



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 50]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 16, 2010/माघ 27, 1931

No. 50]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 16, 2010/MAGHA 27, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 फरवरी, 2010

सं. टीएमपी/35/2009-एसएमएल (जेएनपीटी).—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण कन्टेनर फ्रेट स्टेशन और बफर यार्ड्स में अपने प्रचालनों के लिए दरों के संशोधन हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, एतद्वारा, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/35/2009-एमएसएल (जेएनपीटी)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

...आवेदक

आदेश

(दिसम्बर 2009 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण कन्टेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) और बफर यार्ड्स (बीवाई) में अपने प्रचालनों के लिए दरों के संशोधन हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल) को 1 जनवरी 2006 से 20 वर्ष की अवधि के लिए, अपने सीएफएस और बीवाई के प्रबंधन, अनुरक्षण और प्रचालन के लिए लाइसेंस दिया था। अनुबंध के अनुसार, अधिसूचना सं. टीएमपी / 1 / 97-जेएनपीटी दिनांक 28 जून 1999 और टीएमपी / 2 / 98-जेएनपीटी दिनांक 28 मई, 1999 के माध्यम से टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नई दरें अनुमोदित किए जाने तक एसएमएल द्वारा प्रभार लगाए जाने हैं। वर्ष 1999 में तय किए गए प्रशुल्क में 88% से 151% तक वृद्धि करने के अनुरोध के साथ एसएमएल ने इस प्राधिकरण को 6 नवंबर 2006 को एक प्रस्ताव भेजा था। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया का दृढ़ता से पालन करने और लागत विश्लेषण करने के बाद इस प्राधिकरण ने प्रकरण सं. टीएमपी / 27 / 2006-जेएनपीटी में दिनांक 28 जून 2007 के अपने आदेश के माध्यम से, केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार लागत से अधिक स्थिति बनाए रखने के लिए प्रचलित प्रशुल्क में 15% की कुल कटौती का निर्णय लिया था। यह आदेश राजपत्र में 23 जुलाई 2007 को अधिसूचित किया गया था। 30 दिन बीत जाने के बाद इसे 22 अगस्त 2007 को प्रचालन में आना था। फिर भी, एसएमएल ने इस आदेश को चुनौती देते हुए मुंबई उच्च न्यायालय में रिट याचिका दाखिल की थी।

2.2. 22 अगस्त 2007 को रिट याचिका पर सुनवाई हुई और माननीय उच्च न्यायालय ने इस आशय का एक अन्तरिम आदेश जारी किया कि एसएमएल पुरानी दरों के अनुसार प्रशुल्क उगाहना जारी रख सकता है और, नई दरों एवं पुरानी दरों के बीच का अंतर एक अलग खाते में जमा किया जाए जो याचिका में दिए जाने वाले आगामी आदेशों के अधीन होगा। 11 अगस्त 2008 को याचिका पर खंडपीठ ने सुनवाई की जिसने निम्नानुसार आदेश दिया:

"हमारी दृष्टि में याचिकाकर्ताओं (वादियों) के लिए यह उचित होगा कि वे प्रतिवादी सं. 1 से, जो एक सांविधिक प्राधिकरण है, नियमों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के लिए, इस मामले में सम्पर्क करे (बीवाई-जेएनपीटी)।

अतएव, हम इस मामले में प्रतिवादियों को सम्मिलित करने के लिए वादियों को निदेश देते हैं और ऐसा आवेदन करने पर प्रतिवादी, याचिकाकर्ताओं द्वारा रिकार्ड पर रखी गई सामग्री पर विचार करेंगे और यदि आवश्यक हुआ तो अपने दावे के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने देंगे और उनके द्वारा निर्धारित प्रशुल्क दरों की नियमों के अनुसार समीक्षा करेंगे।"

याचिकाकर्ताओं का यह कहना है कि वे प्रतिवादी सं. 1 के पास दो सप्ताह की अवधि में आवेदन करेंगे। ऐसा आवेदन करने पर, संबंधि प्राधिकारी उस आवेदन को 8 सप्ताह की अवधि के भीतर निपटाएंगे।

इस बीच, इस न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा 22 अगस्त 2007 को पारित अन्तरिम आदेश, प्रतिवादी सं. 1 द्वारा इस मामले में निर्णय लेने और उस (निर्णय) की सूचना याचिकाकर्ताओं को देने के बाद चार सप्ताह तक जारी रहेगा।

यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि जैसे इस न्यायालय ने याचिकाकर्ता को प्रतिवादी सं.1 से इस मामले में संपर्क करने के लिए निदेश दिया है, इस याचिका में उठाए गए सभी मुद्दे और दावे खुले रखे गए हैं, क्योंकि इस न्यायालय ने मामले का न्याय निर्णय इसके गुणों पर नहीं किया है।

याचिका तदनुसार निपटायी गई मानी जाती है।

2.3. दिनांक 20 अक्टूबर 2008 के अपने पत्र द्वारा एसएमएल ने इस प्राधिकरण से निम्नलिखित पर विचार करने का अनुरोध किया :

- (क) एसएमएल ऐसी कोई सेवाएं नहीं प्रदान करता जो महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 के अन्तर्गत आती हों।
- (ख) टीएमपी को प्रशुल्क का निर्धारण, 31 मार्च 2005 के मार्गदर्शियों के अध्याय 7.2 के प्रावधानों के अनुसार करना चाहिए।

एसएमएल ने, न्यायाधीश (सेवानिवृत्त) बी.एन. श्रीकृष्ण द्वारा प्रदत्त एक वैधानिक राय भी प्रस्तुत की जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अन्तर्गत दर निर्धारित करने के टीएमपी के प्राधिकार को चुनौती देती है। दिनांक 11 नवंबर 2008 के पत्र के माध्यम से एसएमएल से कहा गया था कि वह प्राधिकरण के दिनांक 28 जून 2007 के आदेश की समीक्षा के लिए संबद्ध प्रक्रियाओं में विचारित रिकार्ड के परिप्रेक्ष्य में स्पष्ट दिखने वाली त्रुटियों को, यदि कोई हों, उजागर करते हुए एक आवेदन प्रस्तुत करे और इनके साथ ही सभी प्रासंगिक और सहायक दस्तावेज और निर्धारित फॉर्मेट में एक आय-लागत विवरणी भी प्रस्तुत करे ताकि यह प्राधिकरण माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के दिनांक 11 अगस्त 2008 के आदेश की अनुपालना में दिनांक 28 जून 2007 के अपने निर्णय पर नए सिरे से विचार कर सके। दिनांक 1 दिसंबर 2008 के अपने अनुरोध में एसएमएल ने अपने आग्रह पर जोर दिया कि (सेवानिवृत्त) न्यायाधीश श्री बी.एन. श्रीकृष्ण की वैधानिक सलाह के आधार पर इस प्राधिकरण को संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के प्रावधानों में एसएमएल का प्रशुल्क निर्धारित करना चाहिए।

2.4. दिनांक 1 दिसंबर 2008 के पत्र के अन्तर्गत जेएनपीटी को एसएमएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका के बारे में सूचित किया गया था। पत्तन को न्यायालय के दो आदेशों, वैधानिक राय और एसएमएल द्वारा प्रस्तुत किए गए अन्य संबंधित दस्तावेजों की प्रतियां इस अनुरोध के साथ प्रदान की गई थीं कि वह न्यायाधीश श्री श्रीकृष्णा द्वारा प्रस्तुत वैधानिक राय पर अपना अभिमत तथा जेएनपीटी द्वारा एसएमएल को प्रदत्त लाइसेंस की प्रकृति प्रस्तुत करे। पत्तन ने दिनांक 17 फरवरी 2009 के पत्र द्वारा (18 फरवरी 2009 को, जब संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई, प्राप्त हुआ) इस बात की पुष्टि की कि लाइसेंस बीओटी या बीओओटी के अन्तर्गत नहीं आता है। इसने यह भी सूचित किया कि उसे एसएमएल द्वारा प्रस्तुत वैधानिक राय पर कोई टिप्पणी नहीं करनी है।

2.5. एसएमएल द्वारा प्रस्तुत वैधानिक राय के साथ इसकी याचिका भी श्री गोपाल सुब्रमणियम, (तात्कालिक) अतिरिक्त सालिसीटर जनरल को उनकी राय के लिए भेजा गया था। अपनी विस्तृत राय में तात्कालिक अतिरिक्त सालिसीटर जनरल ने अन्य बातों के साथ राय दी कि दिनांक 31 मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी एसएमएल पर लागू होते हैं और यह प्राधिकरण संविधि के अन्तर्गत अपनी शक्तियों का उपयोग करते हुए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वैध सिद्धांत के रूप में लागत-अधिक आधार को आहूत कर सकता है।

3.1. 18 फरवरी 2009 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी जिसमें एसएमएल, जेएनपीटी और उपयोगकर्ता उपस्थित थे। जेएनपीटी ने वहीं स्पष्ट किया कि एसएमएल को प्रदत्त लाइसेंस की प्रकृति न तो बीओटी है और न बीओओटी है। ऐसी स्थिति में निर्णय लिया गया कि इस प्रकरण में प्रशुल्क का निर्धारण, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के प्रावधानों के अनुसार किया जाना है। संयुक्त सुनवाई में एसएमएल ने, जेएनपीटी के समर्थन से, उस व्यवहार के बारे में बताया जिसमें, सीएफएस प्रचालक कन्टेनरों को अपने कन्टेनर फ्रेट स्टेशन के नाम नामांकित करवाने के लिए शिपिंग लाइनों को प्रीमियम का भुगतान करते हैं। यह बताया गया कि प्राधिकरण ऐसे व्यय को केवल तभी मान्यता प्रदान कर सकता है जब / यदि एसएमएल विधि सम्मत व्यापारिक व्यवहार को प्रमाणित / सिद्ध करे और इस संबंध में लेखा पेश करे। 18 फरवरी 2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिये गए निर्णय दिनांक 27 फरवरी 2009 के पत्र के अन्तर्गत जेएनपीटी और एसएमएल दोनों को भेजे गए थे। उन दोनों को सलाह दी गई थी कि वे प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए तय की गई समय-सीमा का सख्ती से पालन करें क्योंकि माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुसार इसप्रकरण को समय-बद्ध ढंग से निपटाया जाना है।

3.2. एसएमएल ने दिनांक 16 मार्च 2009 के अपने पत्र में सूचित किया कि सीएफएस प्रचालकों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव जेएनपीटी द्वारा उठाया जाना चाहिए। कथित पत्र में एसएमएल ने बताया कि टीएएमपी को आवेदन करके उसने अपनी राय व्यक्त नहीं की है कि यह टीएएमपी के सांविधिक अधिकार क्षेत्र में आता है या नहीं। उसने यह भी बताया है कि टीएएमपी के समक्ष उसके आवेदन को इस समझ के प्रति उसकी पुष्टि नहीं मान लेना चाहिए कि एसएमएल का प्रशुल्क तय करने के लिए टीएएमपी प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम से ग्रहण करता है।

3.3. जैसे कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत केंद्र सरकार के पहले से लिए गए अनुमोदन से ही जेएनपीटी द्वारा एसएमएल को अनुबंध प्रदान किया गया था, दिनांक 11 नवंबर 2008 के हमारे पत्र के अन्तर्गत सरकार को एसएमएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका के बारे में अवगत करवाया गया था जिसके माध्यम से, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश को चुनौती दी गई थी और, मंत्रालय को इस अनुरोध के साथ न्यायाधीश श्री बी.एन.श्रीकृष्णा द्वारा प्रदत्त वैधानिक राय की प्रति भेजी गई थी वह उस पर अपना अभिमत व्यक्त करे। मंत्रालय ने इस मामले पर अपना अभिमत व्यक्त नहीं किया। तथापि, दिनांक 26 अक्टूबर 2009 के अपने पत्र द्वारा इस बात की पुष्टि की कि उसने एसएमएल को लाइसेंस प्रदान करने हेतु जेएनपीटी के प्रस्ताव को महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत स्वीकृति प्रदान की थी।

3.4. जेएनपीटी से, दिनांक 3 अप्रैल 2009 के इस कार्यालय के पत्र के अन्तर्गत अपेक्षित प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया गया था और उसके बाद चार अनुस्मारक भी भेजे गए थे। इस पार्श्वभूमि पर 14 सितंबर 2009 को जेएनपीटी ने, एसएमएल द्वारा प्रचलित सीएफएस और बफर यार्ड के प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव की प्रमुख बातें निम्नानुसार हैं :-

- (i) जेएनपीटी ने बताया है कि वास्तव में यह प्रस्ताव वह है जो उसे एसएमएल से प्राप्त हुआ है।
- (ii) मांगी गई दर वृद्धि 20% से 156.52% तक है।
- (iii) प्रचलित दरों पर 2008 तक प्रहस्तित और 2012 तक अनुमानित रूप से प्रहस्तित किए जाने वाला यातायात निम्नानुसार है :-

स्थान	प्रहस्तित टीईयू					
	2007 (वास्तविक)	2008 (वास्तविक)	2009 (वास्तविक /अनुमानित)	2010 (अनुमानित)	2011 (अनुमानित)	2012 (अनुमानित)
सीएफएस	109772	230373	139762	92000	93400	99340
बीवाई	61067	109185	58112	18000	14000	14000
कुल	170839	339558	197874	110000	107400	113340

- (iv) प्रस्तावित प्रशुल्क दरों पर 2008 तक प्रहस्तित और 2012 तक अनुमानित रूप में प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात निम्नानुसार है :-

स्थान	प्रहस्तित टीईयू					
	2007 (वास्तविक)	2008 (वास्तविक)	2009 (वास्तविक /अनुमानित)	2010 (अनुमानित)	2011 (अनुमानित)	2012 (अनुमानित)
सीएफएस	109772	230373	139762	178000	189250	190500
बीवाई	61067	109185	58112	18000	14000	14000
कुल	170839	339558	197874	196000	203250	204500

- (v) यदि, यथा प्रस्तावित, दर वृद्धि अनुमोदित की जाती है तो अगले तीन वर्षों में सीएफएस पर माल गुजारी (थ्रूपुट) लगभग दोगुना हो जाएगा।
- (vi) सीएफएस की निर्धारित क्षमता 222000 टीईयू प्रतिवर्ष दर्शायी गई है।
- (vii) प्रस्ताव के अनुसार समेकित लागत विवरणी नीचे दर्शायी गई है :-

(रु. लाख में)										
क्र. सं.	विवरण	प्रचलित प्रशुल्क पर						प्रस्तावित प्रशुल्क पर		
		2007 (वास्त- विक)	2008 (वास्त- विक)	2009 (वास्त. / अनुमा- नित)	2010 (अनुमा- नित)	2011 (अनुमा- नित)	2012 (अनुमा- नित)	2010 (अनुमा- नित)	2011 (अनुमा- नित)	2012 (अनुमा- नित)
i	प्रचालन आय	2756.08	5943.69	3972.41	1651.91	1689.47	1798.70	7907.62	8463.42	8508.59
ii	प्रचालन लागत	2307.17	4102.57	3446.37	3212.16	3399.26	3637.71	5995.13	6533.37	6795.59
iii	मूल्यहास	136.64	242.86	255.43	272.54	272.54	272.54	317.97	367.29	417.29
iv	उपरिव्यय	341.16	538.30	419.88	444.02	489.78	497.03	444.02	489.78	497.03
v	प्रचालन अधिशेष घाटा	-28.90	1059.95	-149.07	-2276.82	-2452.12	2608.59	1150.48	1082.97	789.77
vi	घटाइए संचयित हानियों का सम-योजन							-375.15	-243.15	-9.15

vii	संचयित हानियों के समायोजन के बाद अधिशेष	-28.90	1059.95	-149.07	-2276.82	-2452.12	-2608.59	775.32	839.82	789.52
viii	नियोजित पूंजी	4072.64	4699.92	4583.09	4765.19	5038.32	5284.27	4765.19	5038.32	5284.27
ix	आरओसीई	537.01	832.37	769.41	526.60	565.26	630.55	1018.86	1145.34	1209.19
x	शुद्ध अधिशेष / घाटा	-680.52	307.98	-882.37	-3039.25	-3258.28	-3454.07	12.89	33.88	-55.96
xi	प्रचालन आय की %के रूप में शुद्ध अधिशेष / घाटा	-24.69	5.18	-22.21	-183.98	-192.86	-192.03	0.16	0.40	0.66

- (viii) 20% से 156.52% के बीच दर-वृद्धि को उचित ठहराने के लिए संचयित हानियों का समायोजन लागत विवरणी में किया गया है, हालांकि ऐसे किसी समायोजन का 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में कोई प्रावधान उपलब्ध नहीं है।
- (ix) यदि दर वृद्धि को अनुमोदित किया जाता है तो सकल खंड (संवन्न और मशीनरी और भवन, शेड्स और अन्य संरचनाओं) में वर्ष 2010, 2011 और 2012 के दौरान क्रमशः रु. 738 लाख, रु. 667 लाख और रु. 650 लाख जोड़ा जाना परिकल्पित है।
- (x) जेएनपीटी क्षेत्र में कार्यरत नौ अन्य सीएफएस में प्रचलित दरमान दर्शाती तुलनात्मक विवरणी प्रस्तुत की गई है।
- (xi) जेएनपीटी ने बताया है कि नामांकन प्रीमियम पर एक पास-थ्रू सबजेक्ट के रूप में विचार किया गया है जिसके दस्तावेजी साक्ष्य एसएमएल द्वारा दाखिल किए जाने हैं। यह व्यय वर्ष 2010, 2011 और 2012 के लिए अन्य व्यय के रूप में क्रमशः रु. 2100 लाख, रु. 2328 लाख और रु. 2347 लाख दर्शाया गया है।

4.1. जेएनपीटी के प्रस्ताव पर आधारित प्रशुल्क प्रक्रिया 5 अक्टूबर 2009 को आरंभ की गई थी। चूंकि यह अपेक्षित था कि इस प्रकरण को अंतिम रूप देने में कम से कम तीन माह लगेंगे, प्रशुल्क प्रक्रिया आरंभ होने की तिथि से अर्थात् 5 अक्टूबर 2009 से तीन माह की अवधि के लिए मुंबई उच्च न्यायालय से दिनांक 11 नवंबर 2009 के उसके आदेश के माध्यम से 3 माह की अवधि के लिए समय-विस्तार प्राप्त किया गया था।

4.2. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 7 अक्टूबर 2009 और 15 अक्टूबर 2009 के पत्रों के माध्यम से संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों और एसएमएल से, जेएनपीटी के प्रस्ताव पर 13 नवंबर 2009 तक अपनी टिप्पणी प्रदान करने का अनुरोध किया गया था। स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड इंडियन मर्चेन्ट्स चैम्बर (आईएमसी) और बॉम्बे कस्टम हाऊस एजेन्ट्स एसोसिएशन (बीसीएसए) ने अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं। ये टिप्पणियां अभ्युक्तियों के लिए जेएनपीटी को भेजी गई थीं। जेएनपीटी ने आईएमसी और बीसीएसए की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्ति दी है। किन्तु उसने एसएमएल की टिप्पणियों पर कोई अभ्युक्ति नहीं दी है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पड़ताल के आधार पर जेएनपीटी से, दिनांक 30 अक्टूबर 2009 के हमारे पत्र के अन्तर्गत, निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएं स्पष्टीकरण 15 नवंबर 2009 तक प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने दिनांक 20 नवंबर 2009 के अपने पत्र के माध्यम से अपने उत्तर दाखिल किए। मांगी गई कुछ सूचनाएं और प्राप्त विवरण संक्षेप में निम्नानुसार हैं:-

क्रम सं.	टीएएमपी द्वारा उठाई गई शंकाएं	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1.	<p>सामान्य</p> <p>1. संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकार व्यवस्था बीओटी रियायत व्यवस्था से इतर विधि से है, संबद्ध पत्तनों पर उच्चतम दरें अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना निर्धारित की जाएंगी। इस प्रयोजन के लिए इन प्रभारों को नियमित करने वाले प्रस्तावों की पहल, प्रशुल्क नियमन की परिधि के अन्तर्गत आने वाली ऐसी सेवाओं को चिन्हित करने के बाद संबद्ध महापत्तन द्वारा की जानी चाहिए। यद्यपि जेएनपीटी ने स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल) से प्राप्त प्रस्ताव को अग्रेषित कर दिया है, इस अनुबंध की नज़र से यह माना जाता है कि जेएनपीटी ऐसी स्थिति का समर्थन करता है और इसलिए जेएनपीटी के दिनांक 14 सितंबर 2009 के अन्तर्गत प्राप्त प्रस्ताव पर जेएनपीटी के प्रस्ताव के रूप में विचार किया जाएगा।</p>	जेएनपीटी ने इसका उत्तर नहीं दिया।
	<p>2. जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह उत्पादकता के बैचमार्क स्तर दर्शाएं और, सीएफएस और बफर यार्ड में बेहतर निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और बैचमार्क स्तर से नीचे निष्पादनता के लिए अर्थदंड भी प्रस्तावित करें। उत्पादकता बैचमार्क और पैरामीटर्स, दरमान में प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में शामिल किया जाए।</p>	<p>2. सीएफएस और बफर यार्ड क्षेत्रों की अभिकल्पित क्षमता, अधिकतम प्रचालन स्तर पर क्रमशः 10,000 टीईयू प्रतिमाह और 8500 टीईयू प्रतिमाह है। यही क्षमता निविदा में धारा सं. 7.2 पर न्यूनतम गारंटीयुक्त मालगुजारी (एमजीटी) के रूप में शामिल की गई है। बफर यार्ड सहित सीएफएस की कुल क्षमता 18500 टीईयू प्रतिमाह है।</p> <p>निविदा दस्तावेज में, निष्पादनता प्रदर्शकों के लिए कुछ प्रोत्साहन विनिर्दिष्ट किए गए हैं। (घटिया) निष्पादनता के लिए अर्थदंड के बारे में, निविदा में न्यूनतम बैचमार्क दर्शाकर यह स्पष्ट कर दिया गया है कि बैचमार्क स्तर से नीचे कोई भी प्रहस्तन होने पर लाइसेंस धारक लाइसेंस प्रदाता को न्यूनतम बैचमार्क स्तर तक का अर्थदंड देगा।</p>
	<p>3. जेएनपीटी के भीतर और इसके आसपास नौ सीएफएस सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारित दरों की तुलना में एसएमएल द्वारा लगाई गई दरों को दर्शाने वाली</p>	<p>3. हम इस बात की पुष्टि करते हैं कि प्रस्ताव के साथ नौ सेवा प्रदाताओं से संबंधित प्रदत्त सूचना, निकटवर्ती सीएफएस में प्रचलित</p>

समेकित विवरणी, प्रस्ताव के साथ प्राप्त हुई है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह इस बात की पुष्टि करे कि समेकित विवरणी में प्रस्तुत त्रुटि परिशुद्ध है।	प्रशुल्क दरें हैं।
4. कृपया यह स्पष्ट करें कि क्या बाजार के प्रतिसाद का पता लम्ब लिया गया है और संबंधित व्यापार जगत को प्रस्तावित और इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए दाखिल दरों के बारे में विश्वास लिया गया है।	4. हमने व्यापार-उपयोगकर्ताओं के प्रतिसाद का पता नहीं लगाया है। किन्तु, एक बार फिर जोर दिया जाता है कि मांगा गया प्रस्तावित दरमान, आसपास के सीएफएस में प्रचलित समान प्रचालनों की प्रशुल्क दरों से बहुत अधिक प्रतिस्पर्धात्मक और तुलना योग्य हैं।
वित्तीय / लागत विवरणियां	
क्षमता (i) फार्म 4 ए में दिए गए नियोजित पूंजी के आंकड़े दिखाते हैं कि अगले तीन वर्षों में रु. 738 लाख, रु. 667 लाख और रु. 650 लाख का निवेश किया जाएगा। किन्तु यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों क्षमता की गणना इस स्थिति को प्रतिबिम्बित नहीं करती क्योंकि सीएफएस और बीवाई की निर्धारित क्षमता, वर्ष 2007 को छोड़कर जहां इसे 2,77,500 टीईयू माना गया है, वर्ष 2006-07 से वर्ष 2011-12 तक समान रूप से 222000 टीईयू रखी गई है।	(i) टीएएमपी को प्रस्तुत किए गए डाटा में रु. 738 लाख, रु. 667 लाख और रु. 650 लाख की राशियां अनुबंधित बाध्यताओं के रूप में मेसर्स एसएमएल द्वारा करवाए जाने के लिए अपेक्षित भूमि तथा शैड मरम्मत और अनुरक्षण की मद से संबंधित हैं। अतएव, उपरोक्त पूंजीगत व्यय की तुलना यार्ड क्षमता में बढ़ोतरी से करना उचित / प्रासंगिक नहीं है। जहां तक जनवरी 2007 से मार्च 2008 तक की अवधि की बात है, उसमें 15 महिने थे और इस प्रकार 15 महिनों की अभिकल्पित क्षमता 2,77,500 टीईयू मानी गई जबकि माह की क्षमता 222000 टीईयू मानी गई।
(ii) क्षमता की गणना प्रासंगिक वर्षों में सृजित / सृजित की जाने वाली सुविधाओं के अभिकल्पित परिमाणों के संदर्भ से की जानी चाहिए, न कि सीएफएस प्रचालक द्वारा अपेक्षित भौतिक निष्पादन के आधार पर। क्षमता-गणना की समीक्षा की जाए और क्षमता-गणना करते समय अभिकल्पित परिमाणों में से प्रत्येक के लिए औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	(ii) सीएफएस और बीवाई की कुल क्षमता, ऊपर बिंदु सं. 2 में पहले ही दर्शायी गई है।
(iii) कृपया अभिकल्पित क्षमता गणना की विस्तृत गणना प्रदान करें।	(iii) सीएफएस और बफर यार्ड क्षेत्रों की अभिकल्पित क्षमता, प्रचालन के अधिकतम स्तर पर क्रमशः 10,000 टीईयू और 8500 टीईयू प्रति माह हैं। यही क्षमता निविदा में धारा 7.2 पर न्यूनतम मारंटीड माल गुजारी (एमजीटी) के रूप में शामिल किया गया है। बफर यार्ड सहित सीएफएस की कुल क्षमता 18500 टीईयू प्रतिमाह है।
(iv) प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर क्षमता उपयोगिता 2009-10, 2010-11, 2011-12 वर्षों के लिए क्रमशः 41.44%, 42.07% और 44.75% दर्शायी गई है। कृपया विस्तार से बताएं कि नियोजित पूंजी पर 100% प्रतिलाभ के लिए	(iv) जैसाकि आस पड़ोस में 20 सीएफएस प्रचालक प्रचालन कर रहे हैं और जो व्यापारिक चलन के रूप में नामांकर प्रीमियम हस्तांतरित करने का सहारा ले रहे हैं, मेसर्स एसएमएल के

	ग्राह्य होने वाला कम से कम 60% का स्तर प्राप्त क्यों नहीं किया जा सकता है ?	लिए प्रचलित प्रशुल्क दरों पर अन्य सीएफएस प्रचालकों से स्पर्धा करना और अपनी क्षमता का इष्टतम उपयोग करना संभव नहीं है।
	(v) फार्म 4-ए के अनुसार वर्ष 2006, 2007-08, 2008-09 में क्रमशः 16.26 करोड़ रुपये, 3.48 करोड़ रुपये और 10.03 करोड़ रुपये का निवेश किया गया था। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि इस प्रकार किया गया निवेश उचित है।	(v) एतद्वारा पुष्टि की जाती है कि वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 में किए गए निवेश निविदा आवश्यकताओं के अनुसार उचित हैं।
	(vi) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.6 अनुबंधित करती है कि वित्तीय संस्थानों इत्यादि ने जिस प्रोजेक्ट / फीजिबिलिटी रिपोर्ट पर भरोसा किया, उसी पर क्षमता के सृजन के लिए निवेशों के औचित्य के निर्धारण के लिए भी भरोसा किया जाएगा। कृपया प्रत्येक प्रोजेक्ट / फीजिबिलिटी रिपोर्ट की एक-एक प्रति प्रस्तुत करें।	(vi) लाइसेंस धारक द्वारा किए गए निवेश विनिर्दिष्ट निविदा अपेक्षाओं के अनुसार और करारनामे के अनुसार हैं।
	यातायात (i) प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 में यातायात क्रमशः 109772 टैड्यू, 230373 टैड्यू और 139762 टैड्यू था। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए यह अनुमान क्रमशः 92000 टैड्यू, 93400 टैड्यू और 99340 टैड्यू रखा गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्यों वर्ष 2009-10 से शुरू होने वाले तीन वर्षों के लिए माल गुजारी (थ्रूपुट) कम रखा गया है।	(i) सार्वजनिक और निजी दोनों कंपनियों के स्वामित्व वाले 20 सीएफएस हैं। इनके द्वारा प्रभारित दरें मेसर्स एसएमएल पर इस समय लागू प्रशुल्क दरों से पर्याप्त रूप से ऊंची हैं। ये सीएफएस प्रचालक कार्गो और कन्टेनरों के लिए खुले बाजार में मुक्त और उचित रीति से स्पर्धा करते हैं। ऐसा लगता है कि विभिन्न सीएफएस प्रचालकों के बीच इस भयानक स्पर्धा का लाभ शिपिंग लाइनों द्वारा उठाया जा रहा है। मेसर्स एसएमएल, जो व्यवसाय बढ़ाने के लिए प्रीमियम के भुगतान करने के औद्योगिक चलन का शिकार थी, अभी अपने कन्टेनर्स हमारे सीएफएस में भिजवाने के लिए बड़ी-बड़ी शिपिंग लाइनों को मना नहीं पा रही है। इसके अलावा, अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में तेज गिरावट ने विशेषकर निर्यात में, व्यावसायिक परिदृश्य और संभावनाओं में और अधिक कमी कर दी है। इसलिए, मेसर्स एसएमएल के वर्ष 2010, 2011 और 2012 के लिए प्रोजेक्शन, वित्तीय वर्ष 2009 में अर्जित यातायात के आधार पर यथार्थवादी हैं। इस मामले को प्राधिकरण के पत्र सं. टीएमपी / 44 / 2007-एसएमएल / 558 दिनांक 27 फरवरी 2009 में भी स्वीकार किया गया है।
	(ii) प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में कुल कन्टेनर यातायात क्रमशः 92000 टैड्यू, 93400 टैड्यू और 99340 टैड्यू अनुमानित	(ii) प्रशुल्क प्रस्ताव ने प्रशुल्क दरों में यथार्थवादी और तर्कसंगत वृद्धि की मांग की है। दरों में प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी दरें आसपास

<p>किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर तदनुरूप अवधियों में अनुमानित यातायात क्रमशः 1,78,000 टीईयू, 189250 टीईयू और 190500 टीईयू अनुमानित किया गया है। कृपया बताएं कि जब प्रशुल्क 20% से 156% तक बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है तो अनुमानित मालगुजारी कैसे बढ़ सकती है।</p>	<p>प्रचालित 20 सीएफएस में प्रचलित दरों की तुलना में कहीं अधिक नीची (कम) होगी। इसके साथ ही, नामांकन प्रीमियम उपयोगकर्ताओं को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव है। इसलिए, यातायात से संबंधित किया गया अनुमान तर्कसंगत है।</p>
<p>(iii) कृपया स्पष्ट करें कि कन्टेनर फ्रेट स्टेशन और बफर यार्ड में खाली कंटेनरों पोतान्तरण कन्टेनरों और तटीय कन्टेनरों के प्रहस्तन की अपेक्षा क्यों नहीं की गई है क्योंकि विचाराधीन वर्षों के लिए ऐसे कन्टेनरों की माल गुजारी का अनुमान नहीं लगाया गया है।</p>	<p>(iii) एक सीएफएस पत्तन और टर्मिनल प्रचालनों से बहुत अलग होता है। प्राधिकरण को यह बात मेसर्स एसएमएल द्वारा समझा दी गई थी। यह तथ्य कि फार्मेट्स सीएफएस प्रचालनों के अनुमानन के लिए उपयुक्त हैं, प्राधिकरण के सामने स्पष्ट कर दी गई थी। यह पक्का है कि मेसर्स एसएमएल खाली कन्टेनरों, पोतान्तरण कन्टेनरों और तटीय कन्टेनरों का प्रहस्तन नहीं करता। इसलिए फार्मों में प्रासंगिक प्रकोष्ठों में "लागू नहीं" लिख दिया गया है जिसका अर्थ है लागू नहीं होता।</p>
<p>(iv) यातायात विश्लेषण की विस्तृत गणना के साथ कृपया यातायात प्रोजेक्शनों का आधार भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>(iv) मेसर्स एसएमएल ने अपने प्रस्ताव में आगामी वर्षों में यातायात अनुमान के लिए वित्तीय वर्ष 2009 में जेएनपीटी-सीएफएस में घटते यातायात के बारे में अपने अनुभव पर भरोसा किया है।</p>
<p>(v) नोट किया जाए कि हाथ में वर्तमान कवायद, किसी व्यक्तिगत प्रचालक के संदर्भ के बिना, मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण करने की है। ऐसी स्थिति में, स्पष्ट किया जाए कि एक अकेले प्रचालक के यातायात प्रोजेक्शन पर ही क्यों भरोसा किया जाए। सुविधा की इष्टतम अनुमानित क्षमता के बराबर यातायात मात्रा पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारित करना उपयुक्त होगा। परिणामस्वरूप, आय और व्यय अनुमानों को भी तदनुसार, दोबारा तैयार करना होगा।</p>	<p>(v) यह स्पष्ट किया जाता है कि मेसर्स एसएमएल को जेएनपीटी के सीएफएस और बीवाई के प्रबंधन, अनुरक्षण और प्रचालन का कार्य, आरंभ में 01.01.2006 से बीस वर्षों के लिए सौंपा गया था। आरंभिक 20 वर्ष की अवधि के बाद लाइसेंस धारक को निष्पादनता की समीक्षा के अधीन, लाइसेंस अवधि को और 10 वर्ष के लिए बढ़ाया जा सकता है। प्रचालक को उपलब्ध करवाए गए क्षेत्र के आधार पर सीएफएस की क्षमता का आकलन किया गया था और किसी अकेले प्रचालक के संदर्भ के बिना पहले पांच वर्ष के लिए न्यूनतम गारंटीड माल गुजारी (एमजीटी) तय की गई है।</p>
<p>प्रचालन आय (i) फार्म सं. 2 बी के क्रम सं. IV पर वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 के लिए कंटेनर / कार्गो प्रहस्तन आय दर्शायी गई है। विदेशी, पोतान्तरण, तटीय, भरे हुए, खाली, रीफर कन्टेनर इत्यादि के तहत, जैसाकि फार्मेट में विनिर्दिष्ट है, 20 फीट, 20-40 फीट और 40 फीट से बड़े कंटेनरों से आय का ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>(i) पत्तन टर्मिनलों से भिन्न, सीएफएस प्रचालक के रूप में मेसर्स एसएमएल खाली कंटेनरों, पोतान्तरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं करेगा। इसलिए फार्मों में प्रासंगिक प्रकोष्ठों में लागू नहीं लिख दिया गया है अर्थात् लागू नहीं होता।</p>

(ii) फार्म 2ए के क्रम सं. 11 डी में प्रहस्तित और प्रहस्तन किए जाने वाले ओडीसी और खतरनाक कन्टेनरों का विवरण दिया गया है। किन्तु, फार्म-2बी के क्रम सं. IV के माध्यम से, उनसे हुई / होने वाली कोई आय नहीं दिखायी गई है।	(ii) ऐतिहासिक रूप से, ओडीसी और खतरनाक कन्टेनर, सीएफएस द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों का एक बहुत छोटा भाग ही बनते हैं। मेसर्स एसएमएल ओडीसी और खतरनाक कन्टेनरों का कोई विशिष्ट अनुमान (प्रोजेक्शन) तैयार नहीं कर पाया है। अतएव, ओडीसी और खतरनाक कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए आय विगत अनुभव पर आधारित एक अनुमान भर है और इसीलिए इसे अलग से दिखाया नहीं गया है।
(iii) कृपया फार्म 2 बी के क्रम सं. V में दर्शाई गई आय की प्रकृति विनिर्दिष्ट करें (अर्थात् क्या उसमें दर्शायी गई आय विलंब शुल्क या कार्गो भंडारण प्रभार या निवास-समय प्रभार (ड्रैवल टाइम चार्ज) या उन सबका मिलाजुला रूप, जैसा भी मामला हो, है)	(iii) आय में निम्नलिखित आय हैं ? आगत कार्गो भूमि किराया आयात कन्टेनर भूमि किराया बॉन्डेड कार्गो भंडारण प्रभार निर्यात कार्गो भंडारण प्रभार बफर यार्ड लोडेड कन्टेनर भूमि किराया
(iv) वर्तमान दरमान के अन्तर्गत और प्रस्तावित दरमान के अन्तर्गत आय की गणना का आधार विस्तार से प्रस्तुत किया जाए।	(iv) अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की गई है।
(v) 1999 में टीएएमपी द्वारा स्वीकृत दरमान में रीफर प्लगिंग, मानीटरिंग और प्रेशर टेम्परेचर इन्सपैक्शन का प्रावधान नहीं था। प्रस्तावित दरमान में इन सेवाओं के लिए प्रति टीईयू प्रति पाली आधार पर दरें प्रस्तावित की गई हैं। कृपया प्रस्तावित दरों का लागत ब्यौरों की सहायता से औचित्य बताएं। कृपया नोट करें कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.7.1 के अनुसार विद्युत-आपूर्ति और रीफर यूनिटों के मानीटरिंग के प्रभार 4-4 घंटा इकाई पर लगाए जाने हैं। कृपया इस मार्गदर्शी का अनुपालन करें।	(v) यद्यपि, सीएफएस विकसित करते समय जेएनपीटी ने रीफर प्वाइंट्स केन्द्रीय भंडारण निगम की व्यवस्था की थी, सीएफएस के निवर्तमान प्रबंधकों ने रीफर सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई थीं। इसलिए वर्तमान दरमान में रीफर प्लगिंग, मानीटरिंग और प्रेशर टेम्परेचर मानीटरिंग के लिए प्रावधान नहीं है। जबकि प्रदत्त लागत पत्रकों और टीएएमपी मार्गदर्शियों का अनुपालन करने की यथा संभव कोशिश की गई है, यह सादर निवेदन किया जाता है कि टीएएमपी फार्मेट पत्तन टर्मिनलों पर केन्द्रित करके तैयार किए जाते हैं और सीएफएस गतिविधियां टर्मिनल गतिविधियों से व्यापक रूप से भिन्न हैं। जेएनपीटी, मेसर्स एसएमएल को एक तयशुदा दर पर विद्युत आपूर्ति करता है। इस क्षेत्र में सीएफएस रीफर प्वाइंट्स, प्लगिंग निरीक्षण और मानीटरिंग प्रभार शिफ्ट के आधार पर लगाते हैं। प्रशुल्क का निर्धारण उसके अनुसार ही किया गया है।
(vi) सामान्य रीफर, पोतान्तरण खतरनाक बड़े आकार के कार्गो कंटेनरों (ODC) के लिए प्रस्तावित प्रभारों तक पहुंचने हेतु लागत तत्वों की विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	(vi) एसएमएल पोतान्तरण कन्टेनरों का प्रहस्तन नहीं करता। सामान्य कन्टेनर, रीफर कंटेनर, बड़े आकार के कार्गो कंटेनर और खतरनाक कार्गो कन्टेनर क्रमशः 97%, 1%, 1%, और 1% मात्रा में प्रहस्तित किए जाते हैं।

		लागत पत्रों के साथ गणना-पत्रक विभिन्न लागत तत्वों की विस्तृत अभिकल्पना और गणना प्रदान करते हैं।																				
(vii) कृपया बताएं कि प्रस्तावित दर संशोधन कितना अतिरिक्त राजस्व अनुमानित रूप से, अगले 3 वर्षों में प्रति वर्ष उत्पन्न कर सकता है। इसके साथ साथ विभिन्न गतिविधियों / उप-गतिविधियों के अन्तर्गत अनुमानित अतिरिक्त राजस्व का ब्यौरा भी प्रस्तुत करें।	(vii) अपेक्षित डाटा नीचे प्रस्तुत किया गया है रु. करोड़ में	<table><tr><td>विवरण</td><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td></tr><tr><td>प्रहस्तन और पोतान्तरण</td><td>45.93</td><td>50.55</td><td>50.08</td></tr><tr><td>अन्य सीएफएस आय</td><td>13.67</td><td>14.79</td><td>14.74</td></tr><tr><td>बफर यार्ड</td><td>2.995</td><td>2.29</td><td>2.29</td></tr><tr><td>कुल</td><td>62.52</td><td>67.63</td><td>67.11</td></tr></table>	विवरण	2010	2011	2012	प्रहस्तन और पोतान्तरण	45.93	50.55	50.08	अन्य सीएफएस आय	13.67	14.79	14.74	बफर यार्ड	2.995	2.29	2.29	कुल	62.52	67.63	67.11
विवरण	2010	2011	2012																			
प्रहस्तन और पोतान्तरण	45.93	50.55	50.08																			
अन्य सीएफएस आय	13.67	14.79	14.74																			
बफर यार्ड	2.995	2.29	2.29																			
कुल	62.52	67.63	67.11																			
(viii) कृपया वर्तमान दरमान और प्रस्तावित दरमान पर निवास-समय विश्लेषण और अनुमानित भंडारण आय की गणना प्रस्तुत करें।	(viii) कन्टेनरों का निवास-समय परिवर्तनशील है और यह व्यापारिक स्थितियों के आधार पर जिन पर सीएफएस का कोई नियंत्रण नहीं है समय-समय पर बदलता रहता है। भावी आधार पर निवास समय का सटीक अनुमान लगाना बहुत कठिन है। मेसर्स एसएमएल के अनुमान पिछले 3 वर्ष के अनुभवों के आधार पर लगाए गए हैं।																					
प्रचालन लागत प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम. प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत वर्ष 2008-09 के लिए रु. 6.34 करोड़ बताई गई है और परवर्ती तीन वर्षों के लिए प्रचालित और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तरों पर प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत रु. 6.70 करोड़, 7.09 करोड़ और 7.50 करोड़ प्रोजैक्ट की गई है। अनुमानित श्रम लागत का कर्मचारियों की संख्या, विभिन्न श्रेणियों के लिए कुल मजदूरी, श्रमिक तैनाती प्रारूप, प्रचालन के लिए कार्मिक-आवश्यकता मापदंड इत्यादि के संदर्भ में औचित्य बताया जाए। साथ-ही, सीएफएस और बीवाई की प्रति टीईयू कर्मचारी लागत भी दिखाइए।	वर्ष 2008-09 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत का औचित्य संलग्नक-4 पर संलग्न है। परवर्ती 3 वर्षों के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत में 5.8% प्रति टीईयू की वृद्धि कर दी गई है। वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत रु. 453.68 है और परवर्ती 3 वर्षों के लिए क्रमशः रु. 376.88, रु. 375.04 और रु. 394.19 होगी।																					
अनुरक्षण श्रम अनुरक्षण श्रम लागत वर्ष 2008-09 के लिए 4.16 करोड़ रुपये बताई गई है और परवर्ती 3 वर्षों के लिए, प्रचालित और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तरों पर क्रमशः 4.40 करोड़ रु., 4.66 करोड़ रुपये और 4.93 करोड़ रुपये अनुमानित की गई है। चूंकि कर्मचारियों की संख्या वही रहने वाली हैं, जेएनपीटी सेयह समझाने का अनुरोध है कि 2009-10 और उसके आगे यह व्यय उच्चतर स्तर पर कैसे प्रोजैक्ट किया गया है।	वर्ष 2008-09 में अनुरक्षण श्रम लागत का औचित्य संलग्नक-5 पर संलग्न है। परवर्ती 3 वर्षों के लिए अनुरक्षण श्रम लागत प्रति टीईयू 5.8% बढ़ा दी गई है। वर्ष 2008-09 के लिए अनुरक्षण श्रम लागत रु. 297.89 है और परवर्ती 3 वर्षों के लिए क्रमशः 247.16, रु. 246.25 और रु. 258.82 रहेगी।																					
उपकरण प्रचालन लागत (i) वर्ष 2008-09 के लिए उपकरण प्रचालन लागत रु.	(i) वर्ष 2008-09 के लिए उपकरण प्रचालन																					

<p>8.59 करोड़ दिखाई गई है। यह लागत परवर्ती 3 वर्षों के लिए प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर क्रमशः रु. 5.98 करोड़, रु.6.43 करोड़ और रु. 7.23 करोड़ प्रोजेक्ट की गई है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रोजेक्ट की गई लागत क्रमशः रु. 11.58 करोड़, रु. 13.03 करोड़ और रु. 13.58 करोड़ है। कृपया विस्तार से बताएं कि किस प्रकार उपकरण प्रचालन लागत, अगले 3 वर्षों के लिए प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित की गई है।</p>	<p>लागत रु. 8.59 करोड़ रुपये दिखाई गई है और अगले तीन वर्षों के लिए प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर यह लागत क्रमशः रु. 5.98 करोड़, रु.6.43 करोड़ और रु. 7.23 करोड़ प्रोजेक्ट की गई है और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर, अगले 3 वर्ष के लिए क्रमशः रु. 11.58 करोड़, रु.13.03 करोड़ और रु. 13.58 करोड़ प्रोजेक्ट की गई है। उपकरण प्रचालन लागत यथानुपात आधार पर परिगणित की गई है। उपकरण प्रचालन लागत को परिवर्तनशील व्यय के रूप में व्यवहृत किया गया है और यह प्रहस्तित कंटेनरों पर निर्भर है।</p>
<p>(ii) अनुमानित विद्युत लागत के संदर्भ से, प्रति टीईयू विद्युत खपत और पिछले 3 वर्षों के वास्तविक के आधार पर बिजली की प्रति यूनिट लागत दर्शाते हुए गणना प्रस्तुत करें। फार्म 3 बी में जहां इस प्रकार के विवरण दिए जाने थे केवल समेकित लागत जैसीकि फार्म 3 ए दिखाई गई है, प्रस्तुत की गई है। चूंकि अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं जेएनपीटी से अनुरोध है कि इनका अनुपालन करें।</p>	<p>(ii) सीएफएस प्रचालनों में विद्युत लागत का उपरिव्यय के रूप में व्यवहृत किया गया है। रीफर कन्टेनरों के लिए प्लग प्वाइंटों के सिवाय, सीएफएस के किसी भी प्रचालन में विद्युत प्रत्यक्ष निवेश नहीं है। जैसा बताया गया है सीएफएस द्वारा प्रहस्तित सभी कन्टेनरों में से सीएफएस में आने वाले रीफर कन्टेनर मात्र 1% हैं। इसलिए रीफर कन्टेनरों द्वारा इस्तेमाल की जाने वाली बिजली प्रभावशाली उल्लेखनीय लागत नहीं है।</p>
<p>(iii) प्रति टीईयू इंधन खपत दर्शाते हुए और पिछले 3 वर्षों के वास्तविक के आधार पर इंधन की यूनिट लागत दर्शाते हुए, अनुमानित इंधन लागत के संदर्भ से, गणना प्रस्तुत करें। फार्म 3 बी में, जहां इस प्रकार के विवरण दिए जाने थे फार्म-3ए में समेकित लागत प्रस्तुत कर दी गई है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>(iii) खाली करने के बाद, खाली कन्टेनरों को ठीक-ठिकाने पहुंचाने की लागत सीएफएस प्रचालक को वहन करनी पड़ती है। हालांकि ऐसा करने के लिए सीएफएस प्रचालक पर कोई दबाव नहीं होता है, लंबे समय से यह बाजार की परंपरा / चलन रहा है और इस प्रकार मेसर्स एसएमएल को निजी और सार्वजनिक क्षेत्र के सीएफएस प्रचालकों के समान-आयात कन्टेनरों का प्रवाह आकर्षित करने के लिए इस परंपरा का निर्वाह करना ही होगा। मेसर्स सीएफएस से खाली यार्डों का अंतर 10 से 35 किलोमीटर है। इसमें, इतर लागत निवेशों के अलावा जिनकी वयूली मेसर्स एसएमएल नहीं कर सकता, इंधन की बड़ी मात्रा में खपत शामिल है। इसलिए, प्रति टीईयू इंधन लागत, लागत की वास्तविक तस्वीर प्रस्तुत नहीं करती है।</p>
<p>(iv) अनुमानित उपकरण प्रचालन लागत, प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर अलग-अलग विचाराधीन वर्षों के अंत में सकल खंड का क्रमशः लगभग 15.74%, 14.16%, और 13.89% परिगणित होती है। व्यय का औचित्य बताएं।</p>	<p>(iv) उपकरण प्रचालन लागत को तीन समूहों के अन्तर्गत वर्गीकृत किया गया है - 1.परिवर्तनीय लागत 2.अर्थ-परिवर्तनीय लागत 3.अपरिवर्तनीय लागत 1. परिवर्तनीय लागतें इंधन, खर्च होने</p>

	<p>वाली मदों, पुर्जों और अवयवों जिनमें 12 माह की अवधि में एक या एक से अधिक बार प्रतिस्थापित करने की जरूरत होती है, से संबंधित हैं। अर्ध-परिवर्तनीय लागत उन पुर्जों, असेम्बलियों, सब-असेम्बलियों से संबंधित हैं जिसका उपयोगी जीवनकाल 12 माह से अधिक होता है। बीमा प्रीमियम और सड़क कर अपरिवर्तनीय खर्चों में वर्गीकृत किए गए हैं। इंधन और सड़क कर तथा बीमा जैसे अपरिवर्तनीय खर्चों के अलावा -----</p> <p>अनुरक्षण व्यय से संबंधित हैं। विभिन्न प्रचालन खर्चों के शीर्ष की गणना करने में, मापदंडों के अनुसार यह माना गया है कि प्रतिस्थापन तो होना ही है। तदनुसार, प्रचालन व्ययों का अनुमान लगाने के लिए केवल निवारक अनुरक्षण पर विचार किया गया है। निर्माण दोष या दुर्घटनावश कोई पुर्जा बदलना पड़ जाए तो वारंटीज श्रमिका अदा करती हैं। पहले मामले में प्रतिस्थापन व्यय निर्माता अथवा विक्रेता को वहन करना होता है और बाद वाले मामले में बीमा कंपनी बिल अदा करती है।</p>
<p>(v) कृपया प्रत्येक वर्ष के लिए उपकरणों और सिविल कार्य की, अलग-अलग, अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रस्तुत करें।</p>	<p>(v) अपेक्षित डाटा हमारे सीएफएस के प्रचालनों से बहुत अधिक संबंधित है। चूंकि दर-निर्धारण की सारी कवायद मार्गदर्शियों के अध्याय 7.2 के अन्तर्गत की जा रही है, हम यह मान कर चलते हैं कि प्राधिकरण हमारी दरें निर्धारित करने से पहले एक उद्योग वार सर्वेक्षण करवाएगा।</p> <p>उपकरण अनुरक्षण लागत, उपकरण प्रचालन लागत के अन्तर्गत अलग व्यय के रूप में दिखाया गई है। सिविल कार्य से संबंधित अनुरक्षण व्यय को पूंजी में शामिल कर लिया गया है।</p>
<p>पट्टेदारी किराए कृपया पुष्टि करें कि पट्टेदारी किरायों का अनुमानन अलग-अलग क्षेत्रों के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर ही है।</p>	<p>पट्टेदारी किराए, मेसर्स एसएमएल के साथ अनुबंध करते समय प्रचलित दरमान के आधार पर ही तैयार किए गए हैं।</p>
<p>रायल्टी / राजस्व फार्म 3 ए के क्रम सं. 11 (v) पर, 2006 से किसी भी वर्ष के अन्तर्गत व्यय की एक मद के रूप में कोई रायल्टी / राजस्व भाग दिखाया नहीं गया है। किन्तु, फार्म 3 ए के नीचे टिप्पणी कहती है कि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुपालन के अधीन प्रशुल्क निर्धारण के लिए रायल्टी /</p>	<p>प्राधिकरण को दिए गए प्रस्ताव में, ऊपर बताया गया "नोट" अनायास रह गया है। उसको नज़र अंदाज किए जाने की आवश्यकता है।</p>

	राजस्व भाग को लागत की एक मद के रूप में अनुमति दी जाएगी। प्रासंगिक धारा मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के प्रावधानों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण पर लागू नहीं है।	
	बीमा फार्म 3 ए में कोई बीमा लागत नहीं दिखाई गई है। कृपया पुष्टि करें कि इस शीर्ष के अन्तर्गत, किसी प्रचालक द्वारा जो जेएनपीटी सीएफएस का प्रबंधन करेगा, कोई व्यय शामिल नहीं किया जाएगा।	बीमा लागत को उपरिव्यय में दिखाया गया है, और इसलिए, अलग से नहीं दिखाया गया है।
	अन्य व्यय वर्ष 2008-09 के लिए अन्य व्यय के रूप में रु. 41.92 लाख दिखाए गए हैं और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर के अन्तर्गत अगले तीन वर्षों में इसे बढ़ाकर क्रमशः रु. 2100 लाख रु. 2328 लाख और रु. 2347 लाख कर दिया गया है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर अन्य व्ययों का अनुमान बिल्कुल नहीं किया गया है। कृपया अन्य व्यय के अवयवों की व्याख्या करें। इसके साथ ही कृपया वर्तमान प्रशुल्क के अन्तर्गत ऐसे व्यय के लोप हो जाने और आने वाले तीन वर्षों में प्रस्तावित प्रशुल्क के अन्तर्गत व्यय के इतने बड़े स्तर के प्रावधान के कारण भी प्रस्तुत करें। व्यय के प्रक्षेपण (प्रोजेक्शन) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार वि.मू.सू. (WPI) के मौजूदा आंदोलन के संदर्भ से मूल्य के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। कृपया, व्यय प्रोजेक्शनों में अपेक्षित संशोधन कर लें।	ये व्यय आयात कन्टेनर्स प्रहस्तन के लिए ग्राहकों / मुवक्किलों को देय नामांकन प्रीमियम हैं।
	समाधान (रिकॉन्सिलिएशन) प्रस्ताव के साथ वर्ष 2006 और 2007-08 के लिए एसएमएल के वार्षिक लेखा प्राप्त किए गए हैं। वार्षिक लेखा में दिख रहे आंकड़े और लागत विवरणों में प्रस्तुत आंकड़ों परस्पर भिन्न हैं।	अपेक्षित डाटा संलग्नक 8 और 8 ए में प्रदान किया गया है।
	मूल्य हास वर्ष 2008-09 के लिए मूल्य हास रु. 2.55 करोड़ रुपये प्रदान किया गया है। वर्तमान प्रशुल्क के अन्तर्गत, अगले तीन वर्षों के लिए व्यय प्रति वर्ष रु. 2.72 करोड़ के स्थिर आंकड़े पर अनुमानित किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क के अन्तर्गत वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए मूल्य हास क्रमशः रु. 3.77 करोड़, रु. 3.67 करोड़ और रु. 4.17 करोड़ रुपये अनुमानित किया गया है।	वर्तमान प्रशुल्क पर एसएमएल पूंजीगत व्यय कर पाने में असमर्थ होगा। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर मेसर्स एसएमएल उपकरण तथा भूमि और शैड विकास में निवेश कर सकेगा जिसे एसएमएल ने प्रस्तावित लागत विवरणी में दिखाया है और इसीलिए मूल्यहास वर्तमान और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तरों पर भिन्न होना स्वाभाविक है।
	उपरिव्यय (i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय के लिए वर्ष 2008-09 में रु. 200 लाख रुपये दिखाए गए हैं। वर्तमान प्रशुल्क स्तर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर दोनों पर यह उपरिव्यय, अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु. 211	(i) वर्ष 2008-09 के लिए प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय का औचित्य संलग्नक-7 पर संलग्न है। परवर्ती 3 वर्षों के लिए प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय लागत प्रति टीईयू 5.8% बढ़ाई गई है

<p>लाख, रु. 224 लाख और रु. 237 लाख अनुमानित किया गया है। इस शीर्ष के अंतर्गत विचारित व्यय की संरचना प्रस्तुत करते समय कृपया विस्तार से बताएं कि अगले तीन वर्षों के लिए किस प्रकार प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय अनुमानित किया गया है।</p>	<p>। वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत रु. 143.35 है और परवर्ती 3 वर्षों के लिए क्रमशः रु. 119.08, रु. 118.50 और रु. 124.55 होगा।</p> <p>प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय लागत, सीएफएस व्यवसाय और अन्य लॉजिस्टिक व्यवसाय के टर्नओवर का एक (निश्चित) प्रतिशत लिया गया है।</p>
<p>(ii) वर्ष 2008-09 के लिए विचारित उपरिव्यय रु. 219 लाख है। अगले 3 वर्षों के लिए वर्तमान प्रशुल्क स्तर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर दोनों पर इसका अनुमान रु. 232 लाख, रु. 245 लाख और रु. 259 लाख किया गया है। कृपया इस शीर्ष के अंतर्गत विचारित व्यय की संरचना प्रस्तुत करें।</p>	<p>(ii) सामान्य उपरिव्यय में निम्नलिखित व्यय सम्मिलित हैं :-</p> <p>(क) बीमा प्रभार</p> <p>(ख) कार्यालय व्यय</p> <p>(ग) कानूनी और व्यवसायिक प्रभार</p> <p>(घ) व्यवसाय संवर्धन व्यय</p> <p>(ङ) दरें और कर</p> <p>(च) लेखा परीक्षकों का पारिश्रमिक</p> <p>(छ) विद्युत प्रभार</p> <p>(ज) जल प्रभार</p> <p>(झ) मरम्मत और अनुरक्षण मोटर कारों के लिए ईंधन इत्यादि और अन्य सामान्य उपरिव्यय लागत सीएफएस व्यवसाय और अन्य लॉजिस्टिक व्यवसाय के टर्नओवर का (निश्चित) प्रतिशत लिया जाता है।</p>
<p>नियोजित पूंजी</p> <p>(i) फार्म 3ए की क्रम सं. X के माध्यम से नियोजित पूंजी वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः रु. 40.72 करोड़, रु. 46.99 करोड़ और रु. 45.83 करोड़ गिनी गई है। नियोजित पूंजी पर उसके 16% की दर से प्रतिलाम क्रमशः रु. 6.51 करोड़, रु. 7.51 करोड़ और रु. 7.33 करोड़ दिखाया गया है। क्षमता उपयोगिता वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 49.45%, 66.41%, और 62.96% मानी गई है। वहीं, क्रम सं. XIII के अंतर्गत, क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई, वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः रु. 5.37 करोड़, रु. 8.32 करोड़ और रु. 7.69 करोड़ दिखाई गई है। क्षमता उपयोगिता के समायोजन के बाद आरओसीई तक पहुंचने हेतु अपनाई गई कार्य प्रणाली समझाइए। हम यह समझ पाने में असमर्थ हैं कि पूर्ण क्षमता उपयोगिता तक न पहुंचने के लिए समायोजन के बाद नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम वर्ष 2007-08 और वर्ष 2008-09 के लिए कैसे ऊपर जाएगा।</p>	<p>(i) आरओसीई, प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 के अनुसार परिगणित किया गया है। अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम, 60% और अधिक क्षमता उपयोगिता के लिए विचार किया गया है। यदि उपयोगिता अवयव 60% से नीचे है तो आरओसीई में यथानुपात कमी की गई है।</p>
<p>(ii) वर्तमान प्रशुल्क के अन्तर्गत वर्ष 2009-10, 2010-11</p>	<p>(ii) आरओसीई की मणना, प्रशुल्क निर्धारण के</p>

<p>और 2011-12 के लिए क्षमता उपयोगिता 41.44%, 42.07% और 44.75% पर विचार की गई है। प्रस्तावित प्रशुल्क के अंतर्गत, तदनुरूप तीन वर्षों के लिए यह 80.18%, 85.20% और 85.81% विचार की गई है। आरओसीई तक पहुंचने के लिए अपनायी गई कार्यप्रणाली समझ में नहीं आयी है। वर्तमान प्रशुल्क के अन्तर्गत तीन वर्षों के लिए समायोजित आरओसीई, वार्षिक अधिकतम अनुमेय आरओसीई की तुलना में निम्न स्तर पर दिखाई गई है। तथापि प्रस्तावित प्रशुल्क गणनाओं के अधीन वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए आरओसीई क्रमशः रु. 7.62 करोड़ से बढ़ाकर रु. 10.18 करोड़, रु. 8.06 करोड़ से बढ़ाकर रु. 11.45 करोड़ और रु. 8.45 करोड़ से बढ़ाकर रु. 12.99 करोड़ कर दिया गया है। कृपया ध्यान दें कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में आरओसीई तक इस प्रकार पहुंचने का कोई प्रावधान नहीं है। इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 की ओर संदर्भ आकर्षित किया जाता है।</p>	<p>लिए संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 के अनुसार की गई है। अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम 60% और अधिक की क्षमता उपयोगिता के लिए विचार किया गया है। यदि उपयोगिता अवयव 60% से कम है तो आरओसीई में यथानुपात कमी की गई है।</p> <p>प्रस्तावित प्रशुल्क गणना के अंतर्गत अनुमेय आरओसीई के साथ लाइसेंस धारक ने भी अचल सम्पत्तियों में मार्च 2010, 2011 और 2012 को समाप्त होने वाले वर्षों में क्रमशः रु. 7.38 करोड़, रु. 6.68 करोड़ और रु. 6.50 करोड़ की वृद्धि का विचार किया।</p> <p>तथापि, प्रचलित प्रशुल्क गणनाओं के अन्तर्गत आरओसीई अवयव समायोजित करने के अलावा सकल खंड में किसी वृद्धि पर विचार नहीं किया गया था।</p>
<p>(iii) फार्म 3ए में कॉलम प्रस्तावित प्रशुल्क के अंतर्गत वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-2012 के लिए संचयित हानियों के समायोजन के रूप में रु. 375 लाख, रु. 243 लाख और रु. 9 लाख दिखाए गए हैं। नियोजित पूंजी दृष्टिकोण पर वर्तमान लागताधिक रिटर्न में, अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क तैयार करते समय संचयित हानियों के समायोजन के लिए कोई प्रावधान नहीं है।</p>	<p>(iii) प्रोजेक्शन संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 को ध्यान में रखकर तैयार किए गए हैं। यह धारा कहती है :-</p> <p>"यदि प्रोजेक्शनों की तुलना में निष्पादनता घट-बढ़ 20% (+) या (-) से अधिक होगी तो प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय, पहले से प्रोद्भूत लाम / हानि का 50% प्रशुल्क में संशोधन करते समय अलक (सैट-ऑफ) किया जाएगा।"</p>
<p>(iv) कृपया इस बात की पुष्टि करें कि केवल वही परिसम्पत्तियां, जो पूरी तरह से प्रचलित कर दी गई हैं और उपयोग में हैं, शुद्ध खंड और प्रगतिशील काम में शामिल की गई हैं और जो परिसंपत्तियां निपटा दी गई या प्रचालन से बाहर कर दी गई हैं, वे शुद्ध खंड में शामिल नहीं की गई हैं।</p>	<p>(iv) प्राधिकरण को प्रदत्त डाटा में, मेसर्स एसएमएल ने शुद्ध खंड में केवल वही परिसंपत्तियां शामिल की गई हैं जो पूरी तरह से प्रचलित हैं और उपयोग में हैं।</p>
<p>(v) कृपया पुष्टि करें कि परिसम्पत्तियों का मूल्यह्रास संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के विनिर्देशों के अनुसार परिगणित किया गया है।</p>	<p>(v) मेसर्स एसएमएल द्वारा प्राधिकरण को प्रदत्त डाटा में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार मूल्यह्रास कंपनी अधिनियम 1956 की अनुसूची XIV में निर्धारित दरों पर प्रदान किया गया है।</p>
<p>(vi) कार्यसाधक पूंजी के निष्कर्ष तक पहुंचते समय कुछ राशियां अनमेय विधि देनदार, अनुमेय वस्तुसूची, अनुमेय नकद शेष और वर्तमान देनदारियों के रूप में दिखाई गई हैं। इन राशियों तक कैसे पहुंचा गया, दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ विस्तार से बताया जाए। कार्य साधक</p>	<p>(vi) विविध देनदार, वस्तुसूची, नकद शेष वर्ष 2006, 2007-08 और 2008-09 के लिए पिछले रुझान के आधार पर प्रोजेक्ट किए गए हैं। ये प्रोजेक्शन, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा सं. 2.9.9 के अंतर्गत निर्धारित सीमा के</p>

पूजी के निष्कर्ष पर पहुंचते समय संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 को भी ध्यान में रखा जाए।	भीतर हैं।
(vii) अचल परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के सदरम से कृपया पहले से परिचालित विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी-मूल्य के बारे में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। इसी प्रकार बाद में जोड़े जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों को खरीदने के लिए की गई कार्रवाई के साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।	(vii) खरीदी गई परिसंपत्तियों के दस्तावेजी साक्ष्य, इन परिसंपत्तियों के प्राप्त करने पर प्रदान किये जाएंगे।
(viii) यूनिट प्रचालन लागत में कमी, यदि कोई हो, अचल परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धि के कारण यदि कोई अतिरिक्त यातायात प्रोजेक्टेड हो या प्रचालनीय क्षमता में कोई सुधार हो तो वह रेखांकित किया जाए।	(viii) प्रति टीईयू प्रचालन लागत गिरावट का रुख दिखा रही है।
दरमान 1. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाने वाला दरमान टर्मिनल प्रचालक द्वारा लागू किया जाने वाला दस्तावेज होगा। प्रस्ताव के साथ प्राप्त हुए दरमान के मसौदे में, इसमें प्रयुक्त अनेक शब्दों की परिभाषाएं नहीं दी गई हैं। कृपया इस बारे में आवश्यक कार्रवाई करें।	1. दरमान का संशोधित मसौदा प्रदान किया गया।
2. प्रस्तावित दरमान में, "सामान्य निबंधन और शर्तें" शीर्षक वाले एक अध्याय में संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (iii) 2.16.1 से 2.16.3, (iv) 2.18.1 से 2.18.4, (v) 4.5 और (vi) 5.8.1 से 5.8.2 में सन्निहित मानक प्रावधानों को शामिल किया जाए।	2. अनुपालना की गई।
3. प्रस्तावित दरमान में, 1999 में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत वर्तमान प्रशुल्क में 20% से 156% की रेंज में वृद्धि पर विचार किया गया है। उपयोगकर्ताओं को प्रदान की जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं और सुविधाएं और उस वृद्धि का औचित्य सिद्ध करता उपयोगकर्ताओं की ओर प्रोद्भूत उत्पादकता सुधार के लाभों की सूची भी दी जाए।	3. पिछले 10 वर्षों में प्रचालनों की लागत कई गुना बढ़ गई हैं। मांगी गई प्रस्तावित दरें, पिछले 10 वर्षों में लागत वृद्धि का एक यथार्थवादी प्रतिबिंब हैं। और चूंकि मेसर्स एसएमएल भी एक सेवा प्रदाता हैं, ग्राहकों की आवश्यकताओं के आधार पर, प्रदत्त वर्तमान सेवाओं में और अधिक सुधार की संभावना है।
4. 1999 में प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत और वर्तमान में प्रचलित दरमान में नीचे वर्णित सेवाओं के लिए कोई प्रावधान नहीं है :- सर्वेक्षण प्रभार मरम्मत-पूर्व क्षति सर्वेक्षण मरम्मत के बाद क्षति सर्वेक्षण कंटेनर स्कैनिंग प्रभार कंटेनर तौलन प्रभार बांड बीमा प्रभार बांडेड कार्गो भंडारण प्रभार कृपया ऊपर बताई गई प्रशुल्क मदों के बदले में प्रदान	4. सर्वेक्षण प्रभार : मरम्मत-पूर्व क्षति सर्वेक्षण मरम्मत के बाद क्षति सर्वेक्षण : (i) कंटेनर के टर्मिनल में / से आगमन / प्रस्थान के समय पंजीकृत सर्वेक्षकों की नियुक्ति द्वारा सर्वेक्षण करवाना (ii) क्षतिग्रस्त कंटेनर का मरम्मत से पहले और मरम्मत के बाद पंजीकृत सर्वेक्षकों से सर्वेक्षण करवाना।

<p>की जा रही सेवाओं की प्रकृति विस्तार से बताएं और प्रस्तावित दरों का लागत व्यौरों के साथ औचित्य बताएं। इस बारे में यह भी स्पष्ट किया जाए कि क्या ऐसी सेवाएं वर्तमान व्यवस्था के अन्तर्गत प्रदान की जा रही हैं और यदि हां तो उसके लिए क्या प्रशुल्क व्यवस्था है।</p>	<p><u>कन्टेनर स्केनिंग प्रभार</u> सीएफएस से 8 कि.मी. की दूरी पर स्थित सीडब्ल्यूसी डिस्ट्री पार्क में स्थित (सीमाशुल्क के अनुदेशों के अनुसार) मोबाइल स्केनर तक कन्टेनर ले जाना।</p> <p><u>कन्टेनर तौलन प्रभार</u> आयात कन्टेनर को सीएफएस ट्रेलर पर उठाकर रखना, उसे धर्मकांटे तक ले जाना और कन्टेनर का तौल करना।</p> <p><u>बांड बीमा प्रभार</u> पब्लिक बांडेड वेयर हाऊस में भंडारित के मूल्य और ड्यूटी के लिए बीमा प्रीमियम।</p> <p><u>बांडेड कार्गो भंडारण प्रभार</u> सीएफएस में स्थित पब्लिक बांडेड वेयर हाऊस में आयात-कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार।</p>
<p>5. यह विनिर्दिष्ट करने के लिए कि ऐसे कारणों से होने वाले किसी भी विलम्ब के लिए, जिसके लिए सीधे सीधे एसएमपीएल जिम्मेदार है, उपयोगकर्ता से कोई भुगतान अपेक्षित नहीं होगा, दरमान में एक सामान्य सशर्तता शामिल की जानी चाहिए।</p>	<p>अनुपालना की गई।</p>

6.1. इस प्रकरण में 27 नवंबर 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। जेएनपीटी, एसएमएल और संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों ने वहां अपने-अपने पक्ष रखे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी से सीएफएस और बफर यार्ड की क्षमता, न्यूनतम गारंटीड माल गुजारी अपेक्षाओं और विगत में क्षमता उपयोगिता तथा भविष्य के लिए प्रोजेक्शनों पर तथ्यों और आंकड़ों के साथ विस्तृत नोट प्रस्तुत करने हेतु अनुरोध किया गया था। यह अतिरिक्त सूचना अपेक्षित समझी गई थी क्योंकि पत्तन ने यह दावा किया था कि सीएफएस और बफर यार्ड की अभिकल्पित क्षमता 18500 टीईयू प्रतिमाह है। इस क्षमता का निर्धारण कैसे किया गया, यह दिखाने के लिए कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया। पत्तन से सीएफएस और बफर यार्ड में वहन किए गए तथा वहन किए जाने हेतु प्रस्तावित पूंजीगत व्यय की जांच करने और ऐसे व्यय की आवश्यकता और तार्किकता प्रमाणित करने का अनुरोध भी किया गया था। दिनांक 4 दिसंबर 2009 के पत्र के अंतर्गत जेएनपीटी ने, कोई गणना-आधार प्रस्तुत किए बिना सीएफएस की निर्धारित क्षमता 222000 टीईयू प्रतिवर्ष अर्थात् 185000 टीईयू प्रतिमाह बताई। इसके अतिरिक्त इसने प्रचालक द्वारा अर्जित की जाने वाली वर्षवार न्यूनतम गारंटीड मालगुजारी और वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक प्रहस्तित और वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 में प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनरों की संख्या बताई जेएनपीटी ने प्रचालक द्वारा सीएफएस में तैनात किए गए उपकरण दिखाते हुए एक विवरणी भी प्रस्तुत की जेएनपीटी ने आगामी तीन वर्षों में वहन किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुमानित पूंजीगत व्यय पुनः प्रस्तुत किया जैसाकि इसके प्रस्ताव में मूल रूप से बताया गया था किन्तु प्रस्तावित पूंजीगत अभिवृद्धियों की आवश्यकता और औचित्य पर मौन साधे रखा है।

6.3. एसएमएल ने दिनांक 3 दिसंबर 2009 के अपने पत्र द्वारा इस प्राधिकरण से शिकायत की कि बीसीएथए और सीओएसआईए के प्रतिनिधियों के, जिन्होंने संयुक्त सुनवाई में अपने-अपने विचार व्यक्त किए थे, अन्य हित।

(अन्य) कन्टेनर फ्रेट स्टेशन के प्रवर्तक (प्रोमोटर्स) और निदेशक हैं। एसएमएल के अनुसार ये प्रतिनिधि प्रशुल्क में वृद्धि का विरोध जेएनपी-सीएफएस में स्पर्धा को मारने के इरादे से कर रहे हैं।

बीसीएचए और सीओएसआईए दोनों को एसएमएल के दि. 3 दिसंबर 2009 के पत्र की प्रति यह पुष्टि करने के अनुरोध के साथ दी गई थी कि उनके सदस्यों द्वारा उठाए गए बिन्दु बीसीएचए / सीओएसआईए के सामूहिक विचारों का प्रतिनिधित्व करते हैं। बीसीएचए और सीओएसआईए ने लिखित रूप में पुष्टि की कि उनके प्रतिनिधियों द्वारा व्यक्त किए गए विचार दोनों अलग-अलग एसोसिएशनों के सामूहिक विचार हैं।

6.4 इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा रखे गए तर्कों का सारांश संबद्ध पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

7. जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणियों का विश्लेषण निम्नलिखित को सामने लाता है :-

(i)(क) बफर यार्ड (बीवाई) समेत कन्टेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) की निर्धारित क्षमता 2,22,000 टीईयू प्रति वर्ष बताई गई है। एसएमएल ने वर्ष 2006, 31 मार्च 2008 को समाप्त 15 माह और वर्ष 2008-09 में, सीएफएस में क्रमशः 109772 टीईयू, 230373 टीईयू और 139762 टीईयू का प्रहस्तन किया है। जेएनपीटी ने वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 में वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर क्रमशः 92000, 93400 और 99340 टीईयू की माल गुजारी प्रोजेक्ट की है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर इसने 178000 टीईयू, 189250 टीईयू और 190500 टीईयू माल गुजारी प्रक्षेपित की है। एसएमएल ने आगामी 3 वर्षों के लिए जेएनपीटी को क्रमशः 187500 टीईयू, 189250 टीईयू और 190500 टीईयू न्यूनतम माल गुजारी की गारंटी दी है। जेएनपीटी इस आधार पर अनुमानों को उचित ठहराया है कि अन्य सीएफएस पर प्रभारित दरें, एसएमएल पर इस समय लागू प्रशुल्क दरों की तुलना में बहुत ज्यादा हैं और विभिन्न सीएफएस प्रचालकों के बीच भयानक स्पर्धा का शिपिंग लाइनें भरपूर दोहन कर रही हैं। जेएनपीटी ने आगे जोड़ा है कि एसएमएल जो व्यवसाय आकर्षित करने के लिए प्रीमियम अदा करने के उद्योग के चलन का शिकार होता रहा है, इसी वजह से बड़ी-बड़ी शिपिंग लाइनों को अपने कंटेनर्स जेएनपीटी-सीएफएस में भेजने के लिए मनाने में असफल रहा है। इसके अलावा, अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में भारी गिरावट से, विशेषकर निर्यात में, व्यावसायिक परिदृश्य और संभावनाओं में और अधिक कमी आयी है।

(ख) जैसाकि एसएमएल ने वर्ष 2008-09 में, 11647 टीईयू प्रतिमाह की औसत से 1,39,762 टीईयू का प्रहस्तन किया था तो वर्ष 2009-10 के लिए यह प्रोजेक्शन न्यूनतम 1,39,762 टीईयू होना चाहिए था। इस आंकड़े के विपरीत वर्ष 2008-09 के लिए प्रक्षेपित (प्रोजेक्टेड) यातायात 92000 टीईयू है। जब 2007-08 (15 माह) और 2008-09 (12 माह) में प्रचालक, किसी नामांकन प्रीमियम का भुगतान किए बिना क्रमशः 230373 टीईयू और 139762 टीईयू का व्यवसाय अर्जित कर सकता है तो अगले तीन वर्षों के लिए मालगुजारी के जेएनपीटी के प्रोजेक्शन निम्नतर अनुमानन जान पड़ता है। यह भी मालूम पड़ता है कि जेएनपीटी ने कोई स्वतंत्र यातायात विश्लेषण नहीं किया है, बल्कि एसएमएल के प्रोजेक्शनों पर ही भरोसा किया है।

(ii)(क) वर्ष 2006 के लिए प्रचालन आय रु. 2756 लाख बताई गई है और इसमें से रु. 1783 लाख कंटेनर प्रहस्तन से और रु. 973 लाख भंडारण प्रभारों से हैं। मार्च 2008 को समाप्त वित्तीय वर्ष समेत 15 माह की आय रु. 5943 लाख रही है जिसमें से रु. 3354 लाख कंटेनर प्रहस्तन से और रु. 2589 लाख भंडारण से हैं। जेएनपीटी ने वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11, 2011-12 के लिए प्रचालन आय क्रमशः रु. 3974 लाख रु. 1651 लाख, रु. 1689 लाख रु. 1798 लाख

प्रोजेक्ट की है। जैसा कि आगामी तीन वर्षों के लिए मालगुजारी कम अनुमानित की गई लगती है, आय अनुमान भी अवास्तविक हैं।

- (ख) पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह वर्तमान दरमान और प्रस्तावित दरमान दोनों के अन्तर्गत अनुमानित आय तक पहुंचने के आधार विस्तार से प्रस्तुत करें। प्रतिसाद में पत्तन ने प्रमुख श्रेणियों के अंतर्गत अनुमानित राजस्व का ब्यौरा दिया है किंतु यह नहीं समझाया कि प्रत्येक शीर्ष के तहत राजस्व की गणना किस प्रकार की गई थी अर्थात् प्रत्येक सेवा प्राप्त करने वाले यातायात की मात्रा और उनके लिए यूनिट दर।
- (ग) पत्तन से वर्तमान दरमान पर और प्रस्तावित दरमान पर निवास समय विश्लेषण और अनुमानित भंडारण आय की संगणना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने साधारण रूप से कह दिया कि कंटेनरों का निवास-समय परिवर्तनशील होता है और व्यापारिक परिस्थितियों पर निर्भर करते हुए समय-समय पर बदलती रहती है। इन परिस्थितियों पर प्रचालक का कोई नियंत्रण नहीं होता है और इसलिए भविष्य के आधार पर निवास-समय का परिशुद्ध निर्धारण करना मुश्किल है। निवास-समय विश्लेषण के अभाव में जेएनपीटी द्वारा अनुमानित भंडारण आय मनमानी है और इसीलिए उस पर भरोसा नहीं किया जा सकता। यह नोट किया जाना चाहिए वर्ष 2007-08 के लिए प्रचालन आय का 43.56% अर्थात् रु. 25.89 करोड़ की उगाही भंडारण आय से की गई थी। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित भंडारण आय क्रमशः रु. 2.08 करोड़, रु. 2.14 करोड़ और रु. 2.32 करोड़ है। भावी अवधि के लिए इस मद में राजस्व के संभावित कम-अनुमानन के अतिरिक्त यह भी स्पष्ट है कि भविष्य के लिए भंडारण आय की मद में अनुमानित राजस्व का बड़ा भाग किसी विश्लेषण के बिना तैयार किया गया है।
- (iii) चूंकि वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा उपलब्ध नहीं करवाया गया है, प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम, अनुरक्षण श्रम, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन तथा सामान्य उपरिव्यय के अंतर्गत व्यय सत्यापित नहीं किया जा सका। इन सभी शीर्षों में वर्ष 2008-09 के लिए बताया गया व्यय 2007-08 की लागत पर 5.8% की वृद्धि के अनुमेय स्तर से अधिक है। इसके अलावा, भविष्य के लिए यातायात और व्यय में प्रवृत्ति या रुझान थोड़ी भी सुनिश्चितता से नहीं किया जा सका। जैसाकि 2008-09 के लिए आंकड़े भावी अनुमान तैयार करने की दृष्टि से बढ़ा-चढ़ा कर दिखाए गए हैं, वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक इन लागतों के अधिक अनुमानन की संभावना से इन्कार नहीं किया जा सकता और किसी भी हालत में इन्हें भावी अनुमाननों का आधार नहीं माना जा सकता और किसी भी हालत में इन्हें भावी अनुमाननों का आधार नहीं माना जा सकता। यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्ष 2008-09 आर्थिक मंदी के कारण अपसामान्य था। यदि जेएनपीटी द्वारा बताई गई स्थिति को, समर्थक दस्तावेजों के बिना ठीक-ठीक मान भी ली जाए, यह भावी गतिविधियों का अनुमान लगाने का आधार तो बन ही नहीं सकती क्योंकि यह 2008-09 में आर्थिक मंदी के प्रभाव को स्थायी बनाने के समान होगा।
- (iv)(क) उपकरण प्रचालन लागत 2006, 2008 (15 माह) और 2008-09 के लिए क्रमशः रु. 441 लाख, रु. 1033 लाख और रु. 859 लाख है। यह लागत वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए, संभवतः कम मालगुजारी के कारण क्रमशः रु. 598 लाख, रु. 643 लाख और रु. 723 लाख प्रोजेक्ट की गई है।
- (ख) पत्तन से, प्रत्येक वर्ष के लिए उपकरण और नागरी निर्माणों के लिए अलग-अलग अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। ब्यौरे प्रस्तुत करने की

बजाय पत्तन ने उत्तर दिया चूंकि अपेक्षित डाटा उनके सीएफएस के प्रचालनों से बहुत अधिक संबद्ध हैं और दर-निर्धारण की पूरी कयायद मार्गदर्शियों के अध्याय 7.2 के अन्तर्गत की जा रही है, प्राधिकरण उनकी दरें निर्धारित करने से पहले उद्योगवार सर्वेक्षण करवा ले। जब समस्त लागत विवरणी, जेएनपीटी द्वारा सीएफएस के प्रचालन के संदर्भ से प्रस्तुत की गई है, सीएफएस में उपकरणों और नागरी निर्माण कार्य की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आधार और गणना प्रस्तुत करने में पत्तन की उदासीनता (गैर दिलचस्पी) समझ में नहीं आई है।

- (v) जेएनपीटी ने स्पीडी मल्टीमोड्स के 31 दिसंबर 2006 को समाप्त वर्ष और 31 मार्च 2008 को समाप्त 15 माह की अवधि के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखा भेज दिए हैं। 31 मार्च 2008 को समाप्त वर्ष का वार्षिक लेखा और तुलन पत्र स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड और इसकी सहायक कंपनियों में से एक काजीवा कंस्ट्रक्शन कंपनी प्रा.लि. से संबंधित हैं। निदेशक की रिपोर्ट में यह भी उल्लेख किया गया है कि एसएमएल ने तीन कम्पनियों यथा, ओसियन ग्लोब कंटेनर सर्विसिस प्राइवेट लिमि. (ड्राई वान कंटेनर्स की मरम्मत और उसे फिर से सजाने-संवारने का काम करना और आईएसओ टैंक कंटेनर्स की सफाई करना, उनका परीक्षण करना और मरम्मत करना) (ii) स्मिथोसियन रीफर-कन्टेनर्स सर्विसिस प्राइवेट लिमि. (रेफ्रीजरेटर कन्टेनर्स की मरम्मत और अनुरक्षण करना) और (iii) टोटल कैरियर्स प्रा.लिमि. (ओडीसी और भारी सामान (लिफ्ट्स) का परिवहन करना) में 100% स्वामित्व अंश ग्रहण कर लिया है। चूंकि वार्षिक लेखा में दिख रहे आंकड़े और लागत विवरणियों में प्रस्तुत किए गए आंकड़े आपस में मेल नहीं खाते हैं। जेएनपीटी ने अपेक्षित संप्रधान (रिकॉन्सिलियेशन) विवरणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त संप्रधान विवरणियों में किराया प्रभार, पट्टेदारी किराए, जलप्रभार और प्रबंधन और प्रशासनिक लागत को जेएनपीटी के सीएफएस प्रचालन के अन्तर्गत पूरी तरह स्पष्ट किया गया है।

सभी संभावनाओं में एसएमएल के नियंत्रणधीन भूमि और अन्य बुनियादी संरचनात्मक सुविधाओं का, इसकी सहायकी कंपनियों द्वारा कंटेनर्स की मरम्मत, सफाई इत्यादि का कार्य करने में उपयोग किया जाता रहा होगा। यदि ऐसा है तो पट्टेदारी किराया, किराया प्रभार, जल प्रभार और प्रबंधन तथा प्रशासन लागत को सुविधाओं का उपयोग करने वाले सभी यूनिटों के बीच प्रभाजित किया जाना है ताकि सही लागत स्थिति सामने आ सके। निष्कर्ष रूप में, जेएनपीटी-सीएफएस के प्रचालन के लिए आवंटित व्यय की परिशुद्धता पर दर विश्लेषण के लिए सीधे-सीधे भरोसा नहीं किया जा सकता।

- (vi) जेएनपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क के अंतर्गत लागत विवरणी में वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 के लिए क्रमशः रु. 375 लाख, रु. 243 लाख और रु. 9 लाख की संचयित हानियों के समायोजन पर विचार किया है। जब इसका उल्लेख पत्तन से किया गया कि नियोजित पूंजी प्रणाली पर वर्तमान लागत अधिक प्रतिलाम में, अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क तैयार करते समय ऐसे समायोजन के लिए कोई प्रावधान नहीं है, पत्तन ने उत्तर दिया कि प्रोजेक्शन्स संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 को ध्यान में रखकर बनाए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 कहती है, "प्रोजेक्शनों की तुलना में निष्पादनता की घट-बढ़ (+) या (-) 20% से अधिक पायी जाती है तो प्रशुल्क को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय, प्रशुल्क संशोधित करते समय पहले से प्रोद्भूत लाभ / हानि का 50% सैट-ऑफ कर दिया जाएगा। यहां यह उल्लेख किया जाना है कि जेएनपीटी ने धारा 213 का उल्लेख वहां आंशिक रूप से किया है क्योंकि कथित धारा इस प्रकार है :-

“वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा प्रदत्त प्रशुल्क की वैधता अवधि के अंत में, प्रचलित प्रशुल्क तय करते समय भरोसा किए गए प्रोजेक्शनों के संदर्भ से की जाएगी। यदि प्रोजेक्शनों की तुलना में निष्पादनता की घट-बढ़ (+) या (-) 20% से अधिक पायी जाती है तो प्रशुल्क में भावी प्रभाव से समायोजन किया जाएगा। ऐसा करते समय, प्रशुल्क में संशोधन के समय पहले से प्रोद्भूत लाभ/हानियों का 50% सैट-ऑफ कर दिया जाएगा।”

संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 वहां प्रासंगिक है जहां प्रशुल्क नियोजित पूंजी कार्य प्रणाली पर लागत-अधिक प्रतिलाभ पर तय की गई है। चूंकि, 1999 में जेएनपीटी-सीएफएस के लिए निर्धारित प्रशुल्क लागत अनुमानों पर आधारित नहीं है और निश्चित रूप से एसएमएल के प्रचालनों की लागत के आधार पर भी नहीं, जेएनपीटी द्वारा इस प्रकरण में संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.13 को आहूत करना उचित नहीं है। जैसाकि पहले समझाया गया है, एसएमएल का हिसाब-किताब, जेएनपीटी-सीएफएस प्रचालन के अतिरिक्त, चलाए जा रहे कुछ अन्य व्यावसायिक कार्यकलापों का कुल योग है। इस स्थिति के बावजूद कम्पनी के वार्षिक लेखा पर सरसरी निगाह डालने से दिखाई देता है कि कंपनी द्वारा 31 दिसंबर 2006 को समाप्त वर्ष के लिए 10% लाभांश और 31 मार्च 2008 को समाप्त 15 माह की अवधि के लिए 50% लाभांश घोषित किया गया था।

- (vii) जेएनपीटी ने वर्ष 2006, 2007-08 (15 माह) और 2008-09 के लिए क्रमशः रु. 4072 लाख, रु. 4699 लाख और रु. 4583 लाख की नियोजित पूंजी पर विचार किया है। नियोजित पूंजी में नीचे पैरा (ix) में संदर्भित कार्यकारी पूंजी का तत्त्व भी शामिल है जिसे, उसी में वर्णित कारणों से, नियोजित पूंजी में से बाहर रखा जाना है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.3 के अनुसार नियोजित पूंजी शुद्ध अथवा परिसंपत्तियां (सकल खंड ऋण (-) मूल्यहास (-) निर्माणाधीन कार्य) + कार्यसाधक पूंजी से मिलकर बनती है। जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त व्योरे के अनुसार, 31 मार्च 2009 को सकल खंड-मूल्य हास रु. 3117 लाख है। इसमें वर्ष 2008-09 के दौरान जोड़ी गई पूंजी रु. 1003 लाख भी शामिल है, उस वर्ष के लिए लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा के अभाव में उसकी परिशुद्धता का सत्यापन नहीं किया जा सका। जेएनपीटी ने बताया है कि एसएमएल संयंत्र और मशीनरी हासिल करने के लिए और शैड के विकास के लिए वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में क्रमशः रु. 738 लाख, रु. 667 लाख और रु. 650 लाख खर्च करेगा। बशर्ते कि प्रस्तावित दर वृद्धि स्वीकृत की जाती है। जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह काम की प्रगति (निर्माणाधीन काम की प्रगति) पर दस्तावेजी साक्ष्य दिखाए ताकि हम प्रस्तावित पूंजीगत व्यय पर विचार कर सकें। पत्तन ने उत्तर दिया है कि जैसे ही परिसंपत्तियां खरीदी जाएंगी, दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किए जाएंगे। यहां तक कि वर्तमान वर्ष 2009-10 के लिए भी पत्तन ऐसा कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं कर पाया जो अनुमानित पूंजीगत कार्य की, जिसकी राशि रु. 7.38 करोड़ है, प्रगति दिखा पाता। चूंकि कोई भरोसेमंद सबूत पेश नहीं किया गया है और संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी यह अनुबंधित करते हैं कि केवल वही परिसंपत्तियां जो परिचालित की जाने वाली हैं और इस वर्ष के भीतर ही पूरा होने की संभावना है, हिसाब-किताब में (खाते में) ली जानी चाहिए, क्रमशः रु. 738 लाख, रु. 667 लाख और रु. 650 लाख के प्रस्तावित पूंजीगत व्यय का औचित्य सिद्ध नहीं होता।

- (viii) नियोजित पूंजी तक पहुंचने के लिए, जेएनपीटी ने वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः रु. 1465 लाख, रु. 1227 लाख, रु. 1201 लाख और रु. 1214 लाख की कार्यसाधक पूंजी पर विचार किया है। वर्तमान परिसंपत्तियों के अन्तर्गत जेएनपीटी ने ऊपर संदर्भित चार वर्षों के लिए (i) रु. 306 लाख, रु. 610 लाख, रु. 652 लाख और रु. 657 लाख

को विविध ऋणदाता (ii) रु. 3.9 लाख, रु. 352 लाख और रु. 370 लाख को इन्वेंटरी और (iii) रु. 1461 लाख, रे. 1520 लाख, रु. 1520 लाख और रु. 1520 लाख को अनुमेय नकद शेष के रूप में माना है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 के अनुसार विविध ऋणदाता शेष की सीमा 2 माह की संपदा आय और भारतीय रेल द्वारा देय रेल टर्मिनल प्रभार ही मिलता है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी, एक माह की व्यय सीमा के साथ नकद जमाशेष को वर्तमान परिसंपत्तियों की एक प्राप्ति मद के रूप में अनुमति प्रदान करता है। यह राशि वर्ष 2009-10, 2010-2011, 2011-12 के लिए क्रमशः रु. 638 लाख, रु. 675 लाख और रु. 717 लाख परिगणित होती है। नकद जमा शेषों और इन्वेंटरी कंपोनेन्ट्स पर विचार करते हुए वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए वर्तमान परिसंपत्तियां क्रमशः रु. 973 लाख, रु. 1027 लाख और रु. 1087 लाख परिगणित होती हैं। इसके बावजूद इन वर्षों के लिए कार्यसाधक पूंजी ऋणात्मक संख्या में सामने आती है क्योंकि वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत विवरणी, क्रमशः रु. 1238 लाख, रु. 1324 लाख और रु. 1330 लाख की वर्तमान देनदारी उजागर करती है। संक्षेप में, जेएनपीटी ने कार्यसाधक पूंजी के गलत अनुमानन के माध्यम से अगले तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी का अत्यधिक अनुमानन किया है।

8. प्रकरण पर प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) तात्कालिक एडीशनल सॉलीसीटर जनरल द्वारा प्रदत्त अभिमत, जेएनपीटी-सीएफएस / बीवाई द्वारा प्रभार्य दर निर्धारित करने के लिए प्राधिकरण के सांविधिक क्षेत्राधिकार को संदेह से परे, स्पष्ट करता है, उनके अनुसार, सीएफएस और बीवाई क्षेत्रों में एसएमएल द्वारा किया जा रहा कार्य पत्तन क्षेत्र के भीतर पड़ता है और एसएमएल, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 से सीधा-सीधा जुड़ा है, एसएमएल अधिनियम की धारा 48 से अधिशासित है और इस प्राधिकरण को यह अधिकार है कि वह महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 और धारा 48 में सन्निहित प्रावधानों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करे। 2007 का प्रशुल्क आदेश एसएमएल के प्रस्ताव के आधार पर एसएमएल की स्थिति के बारे में प्राधिकरण के समक्ष गलत-प्रतिनिधित्व और जेएनपीटी तथा एसएमएल के बीच निष्पादित लाइसेंस एग्रीमेंट की कुछ दोषपूर्ण धाराओं के कारण पारित किया गया था। इन दोषपूर्ण धाराओं में एसएमएल से यह अपेक्षा की गई है कि वह दर निर्धारण के लिए प्राधिकरण से सीधे संपर्क करे। इससे यह धारणा बनी कि जेएनपीटी द्वारा अपनाया गया निजीकरण करार नामा प्रकृति से बीओटी था। 18 फरवरी 2009 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर यह पहले से तय कर लिया गया था कि जमींदार पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के प्रावधानों में, जेएनपीटी-सीएफएस / बफर यार्ड द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए (इसे) प्रशुल्क निर्धारण प्रकरण माना जाए।
- (ii) 1999 का आरंभिक आदेश लागत आधारित नहीं था, किन्तु कुछ पड़ोसी सीएफएस में प्रचलित दरों पर निर्भर था, क्योंकि वह आदेश जेएनपीटी द्वारा सीएफएस के प्रबंधन के लिए प्रदत्त किसी अनुबंध से पहले पारित किया गया था। चूंकि निर्धारित दरें जेएनपीटी-सीएफएस के कार्यकलापों के अनुरूप नहीं थी, तुलना के लिए प्रचलित प्रशुल्क का कोई लागत ब्यौरा उपलब्ध नहीं था।
- (iii) मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 पूंजी कार्यप्रणाली पर लागत-अधि प्रति लाभ प्रदान करती है। यह पत्तन प्रचालन के प्रत्येक अवयव की मानदंडीय लागत विकसित करने हेतु प्रयास करने की वकालत करती है। सीएफएस प्रचालन के लिए ऐसे कोई मानदंड विकसित नहीं किए गए हैं। यहां तक कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी, जो किसी भी हालत में प्रचलित प्रकरण में लागू

नहीं होंगे, में भी सीएफएस प्रचालन के कोई विशिष्ट मानक नहीं दिए हैं। तथापि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 भी कोई विशेष प्रशुल्क निर्धारक कार्यविधि विनिर्दिष्ट नहीं करती है बल्कि प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के कार्य विधि पक्ष और प्रचालक के संदर्भ के बिना प्रशुल्क निर्धारण के बारे में केवल चर्चा करते हैं। चूंकि धारा 7.2 समस्त मार्गदर्शियों का केवल एक भाग है, उन मामलों में जो मार्गदर्शियों की धारा 7.2 की छाया में आते हैं, प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क निर्धारण की लागत-अधिक कार्य प्रणाली लागू करने पर कोई पाबंदी नहीं है। तत्कालीन एडीशनल सॉलीसीटर जनरल का कानूनी अभिमत, जिसका प्रासंगिक भाग नीचे उद्धृत किया गया है। इसी कार्य प्रणाली को इस प्रकार समर्थन प्रदान करता है।

“31 मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी स्पीडी के प्रचालनों पर लागू होंगे। मेरी राय में, 31 मार्च 2005 के मार्गदर्शियों को ध्यान में रखते हुए इसमें कोई संदेह नहीं हो सकता, कि कानून के अंतर्गत अपनी शक्तियों का उपयोग करते हुए यह प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए एक वैध सिद्धांत के रूप में लागत-अधिक आधार को आहूत कर सकता है। इस तथ्य की दृष्टि से कि सीएफएस और बफर यार्ड प्रचालन अधिनियम की धारा 48 के अधीन बोर्ड द्वारा निष्पादित अभिन्न प्रचालन हैं इनको प्रमुख सेवाओं के रूप में देखा जाना चाहिए जिसके लिए, अधिनियम की धारा 42 के साथ पठित धारा 48 के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारित किया जा सकता है।”

- (iv) मार्गदर्शियों की धारा 7.2 में की गई अपेक्षा कि प्रचालक के संदर्भ के बिना प्रशुल्क निर्धारित किया जाना चाहिए, की पृष्ठभूमि पर लागताधिक विधि पर आधारित प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु एसएमएल की आपत्ति गलत उद्धृत पाई गई है। मार्गदर्शी, समान सेवाएं प्रदान करने वाले विभिन्न प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के एक ही पत्तन में एक साथ प्रचालन की अभिकल्पना करते हैं और इस प्रकार सेवाओं के लिए किसी विशिष्ट या अलग सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना साझा प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। जेएनपीटी के प्रकरण में एसएमएल के अलावा कोई अन्य सीएफएस प्रचालक पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त लाइसेंस के तहत सीएफएस सेवाएं प्रदान नहीं कर रहा है। ऐसी स्थिति में जेएनपीटी के अधीन एक मात्र सीएफएस प्रचालित करने की ग्राह्य लागत पर विचार करना न्याय संगत नहीं होगा। कहीं और प्रचलित अविनियमित प्रशुल्क पर विचार करते हुए, उन्हें औचित्य की कसौटी पर कसे बिना और वहां सेवाएं प्रदान करने की लागत का विश्लेषण किए बिना प्रशुल्क निर्धारित करना उन प्रशुल्क मार्गदर्शियों द्वारा बिल्कुल भी परिकल्पित नहीं था जो सरकार के नीति निर्देश हैं, और जो इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं।
- (v) जैसाकि जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तावित किया गया था, यह प्राधिकरण यद्यपि प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अपेक्षित लागताधिक कार्य प्रणाली का अनुपालन करना चाहती है, प्रस्ताव की गंभीरता संदेह से परे सिद्ध नहीं की गई है। जेएनपीटी ने कोई स्वतंत्र विश्लेषण या जांच पड़ताल नहीं की है; किन्तु एसएमएल के वित्तीय ब्यौरे और प्रस्ताव, साधारण रूप से इस प्राधिकरण को अग्रेषित कर दिए। जब, इसकी लागत के संदर्भ से प्रशुल्क निर्धारित करने पर एसएमएल की आपत्ति पर टिप्पणी देने के लिए कहा गया तो वह शांत रहा। जब उससे बिन्दुवार पूछा गया कि क्या वह एसएमएल के प्रस्ताव के साथ भेजे गए वित्तीय विवरणों का समर्थन करता है तो पत्तन ने कोई टिप्पणी / अभ्युक्ति प्रदान नहीं की।
- (vi) कथित रूप से, जेएनपीटी को एसएमएल के खातों पर भरोसा था। एसएमएल के वार्षिक लेखा इसके अनेक व्यावसायिक प्रचालनों की परिसम्पत्तियों और वसूलियों के परिणामों के कुल योग हैं, इन में से एक (प्रचालन) जेएनपीटी-सीएफएस का प्रबंधन है। हालांकि, कथित रूप से लेखा को

अलग-अलग बांटा गया है, साझा लागतों के विभिन्न व्यावसायिक उपक्रमों के बीच श्रमसाध्य और युक्ति युक्त तरीके से आबंटन का प्रश्न ऊपर पैरा 7 (v) में समझाए गए कारणों से अनुत्तरित ही रहा है।

- (vii) 18 फरवरी 2009 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में इस प्राधिकरण ने सुझाव दिया कि नामांकन प्रीमियम पर खर्चों को लागत की मद के रूप में तभी स्वीकार किया जा सकता है यदि एसएमएल (इसे) विधिसम्मत व्यापारिक परंपरा साबित करता और दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करता। 27 नवंबर 2009 को आयोजित परवर्ती संयुक्त सुनवाई में कई उपयोगकर्ता संगठनों, विशेषकर बीसीएचए ने, इसे शिपिंग लाइनों को रिश्वत कहते हुए इसके भुगतान पर शंका व्यक्त की। नामांकन प्रीमियम अभिप्राय विशेष में किया गया वह भुगतान है जो सीएफएस प्रचालक द्वारा शिपिंग लाइनों को अपने व्यवसाय में वृद्धि के लिए किया जाता है, न कि आयातक या निर्यातक को जो वास्तव में आवश्यक सीएफएस प्रभारों का भुगतान करते हैं। प्रदत्त किसी विशिष्ट सेवा के लिए चुनिंदा रूप से, नामांकन प्रीमियम के लालच में उसके बदले अपनी पसंद के सीएफएस प्रचालकों को विशिष्ट व्यावसायिक अवसर प्रदान करने की एवज में शिपिंग लाइनों को फायदा होता है। इस प्राधिकरण का अधिकार क्षेत्र, शिपिंग लाइनों द्वारा प्रभारित प्रभार को विनियमित करने के लिए आगे नहीं आता। तो भी यह प्राधिकरण सीएफएस प्रचालकों को नामांकन प्रीमियम के भुगतान के रूप में अपनायी गई गलत व्यापारिक परंपरा को मान्यता प्रदान करने के लिए बिल्कुल भी तैयार नहीं है। सरकार को इस मुद्दे की निकटता से जाँच करनी चाहिए और भारतीय आयातकों एवं निर्यातकों के हितों की रक्षा के लिए आवश्यक उपचारक उपाय करने चाहिए हमारी शंकाओं के जेएनपीटी द्वारा दिए उत्तरों से लगता है कि नामांकन प्रीमियम के चलन के बारे में जेएनपीटी को जानकारी है। एक उत्तरदायी सांविधिक निकाय के रूप में जेएनपीटी को भी सरकार से अनुरोध करना चाहिए कि वह अपेक्षित प्रणाली और प्रक्रिया को व्यवस्थित करे जिससे सीएफएस द्वारा नामांकन प्रीमियम जैसे अपारदर्शी और अनैतिक लेनदेन को रोका जा सके।

नामांकन प्रीमियम के समान ही सीएफएस में खाली करने के बाद कंटेनरों के परिवहन की लागत भी है। ऐसा लगता है कि शिपिंग लाइन्स खाली कंटेनरों को यथोचित स्थानों तक पहुंचाने हेतु अपनी पसंद के सीएफएस की सेवाओं की उसकी ही लागत पर अपेक्षा करते हैं जबकि शिपिंग लाइनें इनके लिए कन्साइनरों से, उनके द्वारा वसूले जाने वाले अन्य किसी अन्य शुल्क के अंतर्गत ये प्रभार वसूलते हैं। यदि यह लागत सीएफएस प्रभारों के भाग के रूप में शामिल की जाती है तो एक ही सेवा के लिए कन्साइनी को दो बार भुगतान करना होगा। जिसका शिपिंग लाइन को नाजायज फायदा पहुंचेगा। इसलिए यह प्राधिकरण, गलत व्यापारिक चलन से उपजे ऐसे खर्चों को स्वीकृत करने के लिए तैयार नहीं है।

- (viii) सामान्य समझ और तर्क को दरकिनार करते हुए यदि वर्तमान दरों को 20% से 156% तक बढ़ाया जाता है तो जेएनपीटी के प्रस्ताव में बहुत अधिक मात्रा में वृद्धि हो जाती है। इससे नामांकन प्रीमियम और खाली कंटेनरों की परिवहन लागत के रूप में अनुचित व्यापारिक चलन के विश्वास को बल ही मिलेगा, शिपिंग लाइनों द्वारा सीएफएस प्रचालक के प्रति किए गए अनुग्रह के बदले में और शिपिंग लाइनों द्वारा अर्जित अनुचित वित्तीय लाभ में योगदान करने के लिए जिसका बोझ सीएफएस प्रचालक से उपयोगकर्ता पर डाले जाने की मांग की जाती है।
- (ix) बीसीएचए ने शिपिंग लाइनों पर इन मुद्दों से जुड़ा हुआ आरोप लगाया था कि वे विनियमित सेवाओं के लिए विनियमित प्रशुल्क से अधिक प्रभार ले रहे हैं। इस प्राधिकरण को, टीएचसी या

सीडीसी के अन्तर्गत प्रसारित प्रमारों के पैकेज को विनियमित करने का अधिकार नहीं है और न ही उसे अपने आदेश को क्रियान्वित करने की शक्ति ही प्राप्त है। इस कार्यवाही में प्राप्त शिकायतों के आधार पर यह प्राधिकरण, कथित अनुचित व्यापारिक व्यवहारों की बात सरकार तक पहुंचाएगी ताकि आवश्यक कार्रवाई की जा सके।

- (x) एसएमएल ने रायल्टी के हस्तान्तरण को विनियमित करने वाले मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 का उल्लेख किया है और तर्क दिया है कि यह बीओटी मामलों पर लागू होता है और एसएमएल कोई बीओटी प्रचालक नहीं है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 विशेष रूप से, आंशिक पास धू अनुमत करने के प्रयोजन से 29 जुलाई 2003 से पहले फाइनल किए गए बीओटी मामलों से संबंध रखता है और एसएमएल इस लाभ के लिए अर्हक नहीं होगा। कथित धारा अन्य मामलों में रायल्टी के हस्तान्तरण (पास-धू) पूर्णतः नामंजूर करती है और उसमें उपयोग की गई शब्दावली "निजी प्रचालक" जो सामान्य है और इसमें सभी प्रचालक, धारा 7.2 द्वारा समाहित समेत, आ सकते हैं।

9. परिणाम स्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, केवल मात्र अन्य सीएफएस पर प्रचलित प्रशुल्क के आधार पर जेएनपीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के एसएमएल के अनुरोध को अस्वीकार करता है, क्योंकि इस प्रकार के अविनियमित प्रशुल्क को स्वीकार करना प्रशुल्क मार्गदर्शियों का उल्लंघन करने के अतिरिक्त सीएफएस प्रचालनों में व्यापक रूप से प्रचलित कथित अनुचित व्यापारिक चलनों को इस प्राधिकरण का प्रासंगिक अनुमोदन भी देखा जा सकता है। इसी समय, यह प्राधिकरण, प्रस्ताव में निहित विभिन्न अन्तरों, विशेष कर ऊपर पैरा 7 में उजागर किए गए अन्तरों की दृष्टि से, जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त लागत विश्लेषण के साथ आगे बढ़ने की स्थिति में नहीं है, क्योंकि जेएनपीटी ने सीएफएस में विभिन्न सेवाएं प्रदान करने की लागत का कोई स्वतंत्र निर्धारण नहीं किया है किन्तु किसी सत्यापन के बिना एसएमएल द्वारा बताई गई लागत स्थिति को अपना समर्थन भर दे दिया है। यद्यपि अन्य सीएफएस का प्रशुल्क कोई मानक चिह्न नहीं हो सकता है, जेएनपीटी -सीएफएस में वहन की गई विभिन्न प्रचालन और पूंजीगत लागतों के औचित्य की दूसरे सीएफएस में वहन किए गए वैध खर्चों के संदर्भ से परख करना असंगत नहीं होगा। जेएनपीटी को ऐसा ही एक विश्लेषण करना चाहिए और एक अच्छी तरह से विश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए जिसे निपटाने के लिए प्राधिकरण द्वारा उठाया जाएगा। परिणाम स्वरूप, इस प्राधिकरण के पास इस अवस्था में, इस परामर्श के साथ जेएनपीटी को उसका प्रस्ताव वापिस लौटाने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं बचता कि वह जेएनपीटी में सीएफएस / बफर यार्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए उच्चतम दरे निर्धारित करने हेतु स्थिति के स्वतंत्र मूल्यांकन के साथ एक भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव, यथाशीघ्र, इस प्राधिकरण के विचारार्थ तैयार करे।

10. यह प्राधिकरण संज्ञान लेती है कि माननीय उच्च न्यायालय ने प्रकरण को निपटाने के लिए 5 जनवरी 2010 तक का समय प्रदान किया है। यद्यपि यह प्रकरण अनुबंधित समय के भीतर ही निर्णित हो गया है, कुछ अपरिहार्य प्रक्रियागत औपचारिकताएं निभाने के लिए राजपत्र में औपचारिक आदेश को अधिसूचित करवाने हेतु कुछ और समय की आवश्यकता होगी। माननीय मुंबई उच्चन्यायालय से अनुरोध किया जाएगा कि वह ऐसे विलम्ब के लिए क्षमा करे क्योंकि माननीय न्यायालय द्वारा प्रदत्त निदेश का अनुपालन करने में विलंब इस प्राधिकरण की ओर से किसी ढील के कारण नहीं बल्कि कुछ प्रक्रियागत अपेक्षाओं के कारण हुआ है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th February, 2010

No. TAMP/35/2009-SML (JNPT).—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for revision of rates for operations at its Container Freight Station and Buffer Yards as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/35/2009-SML (JNPT)**

The Jawaharlal Nehru Port Trust

....Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of December 2009)

This case relates to the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for revision of rates for operations at its Container Freight Station (CFS) and Buffer Yards (BY).

2.1. With effect from 1 January 2006 JNPT awarded a license to Speedy Multimodes Limited (SML) for management, maintenance and operation of its CFS and BY for a period of 20 years. As per the Contract, SML is to levy charges as per the rates approved by TAMP vide notification No. TAMP/1/97-JNPT dated 28 June 1999 and TAMP/2/98-JNPT dated 28 May 1999 till the new rates are approved by TAMP. On 6 November 2006 SML submitted a proposal to this Authority with a request to increase in the tariff fixed in the year 1999 in the range of 88% to 151%. After adhering to the consultative procedure prescribed and carrying out the cost analysis this Authority decided vide its Order dated 28 June 2007 in Case No. TAMP/27/2006-JNPT an across the board reduction of 15% in the existing tariff to maintain the cost plus position as per the revised tariff guidelines notified by the Central Government. This Order was notified in the gazette on 23 July 2007. After expiry of 30 days, it was to come into operation from 22 August 2007. SML, however, filed a Writ Petition in the High Court of Bombay challenging the Order.

2.2. On 22 August 2007 the Writ Petition was heard and the Hon'ble High Court issued interim order to the effect that SML can continue to collect the tariff as per the old rate and the differential between the old rate and the new rate be deposited in a separate account which shall be subject to further orders in the petition. On 11 August 2008, the Petition was heard by a Division Bench which ordered as under.

"In our view, it will be appropriate on the part of the Petitioners to approach Respondent No. 1 which is a Statutory Authority in the matter for fixing the tariff in accordance with rules (BY JNPT).

Therefore, we direct the Petitioners to move the Respondents in the matter and on such application being made, the Respondent would take into consideration the material placed on record by the Petitioners and if required allow them to tender documentary evidence in support of their contention and review tariff rates fixed by them in accordance with rules.

The Petitioners state that they would apply to the Respondent No. 1 within a period of two weeks. On such application being made, the concerned authority will dispose off the same within a period of eight weeks.

In the meantime, the interim order passed by the Court on 22nd August, 2007 by the learned single Judge of this Court shall continue for a period of four weeks after the Respondent No. 1 takes a decision in the matter and the same is communicated to the Petitioners.

Needless to say that as this Court has directed the Petitioners to approach Respondent No. 1 in the matter, all issues and contentions raised in this Petition are kept open, as this Court has not adjudicated the matter on merits.

The Petition stands disposed off accordingly."

2.3 By their letter dated 20 October 2008 SML requested this Authority to consider the following:-

- (a) SML does not render any services that fall under Section 42 of the MPT Act, 1963.
- (b) TAMP should Fix tariff as provided in Chapter 7.2 of the guidelines dated 31 March 2005.

SML also submitted a legal opinion tendered by Justice B. N. Srikrishna (Retd), which challenges the authority of TAMP to fix the rate u/s. 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. SML was addressed vide letter dated 11 November 2000 to submit an application for review of the Authority's Order dated 28 June, 2007 pointing out the errors, if any, apparent on the face of records considered in the relevant proceedings and also to furnish all relevant and supporting documents and an income – cost statement in the prescribed formats to enable the Authority to reconsider afresh its decision dated 28 June 2007 in compliance with the Order dated 11 August 2008 of the Bombay High Court. SML in its request dated 1 December 2008 reiterated its stand that based on the legal advice of Justice Shri. B. N. Srikrishna (Retd.), the Authority should fix SML's tariff in terms of clause 7.2. of the revised tariff guidelines.

2.4 JNPT was informed under letter dated 1 December 2008 about the Writ Petition filed by SML. The Port was provided with copies of the two Court Orders, legal opinion and other relevant documents furnished by SML with a request to furnish its views on the legal opinion tendered by Justice Shri Krishna and the nature of license granted by JNPT to SML. The port by letter dated 17 February 2009 (received on 18 February 2009 when a joint hearing was held) confirmed that the license does not fall under BOT or BOOT. It also informed it has no comments to offer on the legal opinion furnished by SML.

2.5 The petition of SML alongwith the legal opinion furnished by it was referred to Shri. Gopal Subramanian, the (then) Additional Solicitor General for views. In his detailed opinion, the then Additional Solicitor General inter alia opined that the tariff guidelines dated 31st March 2005 apply to SML and this Authority can import the cost plus basis as a valid principle to fix the tariffs while exercising its powers under the statute.

3.1. A joint hearing was held on 18 February 2009, where the SML, JNPT and the users were present. The JNPT thereat clarified that the nature of license granted to SML is neither BOT nor BOOT. That being so, it was decided that tariff in this case has to be fixed based on a proposal from JNPT as provided in clause 7.2. of the revised tariff guidelines. At the hearing SML, supported by JNPT stated about the practice of paying a premium to the shipping lines by the CFS operators for getting the containers nominated to their container freight stations. It was explained that the Authority can recognize such expenditure, only if SML can prove the legitimate trade practice and produce accounts in this regard. The decisions taken at the joint hearing held on 18 February 2009 were communicated both to JNPT and SML under letter dated 27 February 2009. Both of them were also advised to adhere to the time limit set for submission of the proposals since the case has to be disposed of in a time bound manner as per the directives of the Hon'ble Bombay High Court.

3.2. SML in its letter dated 16 March 2009 informed that the proposal to fix tariff for the CFS operations should be taken up by JNPT. In the said letter, SML stated that by making application to TAMP, it has not expressed its opinion on whether it falls under the statutory jurisdiction of TAMP. It also stated that its application before TAMP should not be construed as its

confirmation to the understanding that TAMP derives its Authority to fix SML's tariff from the MPT Act.

3.3. As the contract has been awarded to SML by JNPT with the prior approval of the Central Government under Section 42 (3) of the MPT Act, the Government was apprised under our letter dated 11 November 2008 about the Writ Petition filed by SML challenging the Order passed by this Authority and a copy of the legal opinion tendered by Justice Shri B. N. Srikrishna was forwarded to the Ministry with a request to offer its views thereon. The Ministry did not furnish its views on the matter. However, by letter dated 26 October 2009 confirmed that it had accorded sanction u/s. 42 (3) of the MPT Act, 1963 to the proposal of JNPT for award of the license to SML.

3.4. The JNPT was requested to submit the requisite proposal under this office letter dated 3 April 2009, which was followed by four reminders. On this background on 14 September 2009, JNPT has submitted a proposal for tariff revision of the CFS and Buffer Yard operated by SML. The salient features of the proposal are as under:-

- (i) JNPT has stated that the proposal is in fact the one received by it from SML.
- (ii) The rate increase sought varies from 20% to 156.52%
- (iii) The traffic handled upto 2008 and estimated to be handled till 2012 at the existing rates are as under:

Location	TEU's handled					
	2007 (Actual)	2008 (Actual)	2009 (Actual/ Estimate)	2010 (Estimate)	2011 (Estimate)	2012 (Estimate)
CFS	109772	230373	130752	92000	93400	99340
BY	61067	109185	58112	18000	14000	14000
Total	170839	339558	187874	110000	107400	113340

- (iv) The traffic handled upto 2008 and estimated to be handled till 2012 at the proposed tariff rates are as under:-

Location	TEU's handled					
	2007 (Actual)	2008 (Actual)	2009 (Actual/ Estimate)	2010 (Estimate)	2011 (Estimate)	2012 (Estimate)
CFS	109772	230373	139762	178000	189250	190500
BY	61067	109185	58112	18000	14000	14000
Total	170839	339558	197874	196000	203250	204500

- (v) If the rate increase as proposed is approved, the throughput at the CFS would nearly double in all the next three years.
- (vi) Assessed capacity of the CFS has been indicated as 222000 TEUs per annum
- (vii) The consolidated cost statement as per the proposal is shown below:

Rs. in Lacs

Sr. No.	Particulars	2007 (Actual)	2008 (Actual)	2009 (Actual/ Est)	At Existing Tariff			At Proposed Tariff		
					2010 (Est)	2011 (Est)	2012 (Est)	2010 (Est)	2011 (Est)	2012 (Est)
I	Operating Income	2756.08	5943.69	3972.41	1651.91	1689.47	1798.70	7907.62	8463.42	8508.59
II	Operating Costs	2307.17	4102.57	3446.37	3212.16	3399.26	3637.71	5995.13	6533.37	6795.59
III	Depreciation	136.64	242.86	255.43	272.54	272.54	272.54	317.97	367.29	417.29
IV	Overheads	341.16	538.30	419.68	444.02	469.78	497.03	444.02	469.78	497.03
V	Operating Surplus Deficit	-28.90	1059.95	-149.07	-2276.82	-2452.12	2608.59	1150.48	1082.97	798.77
VI	Less Adjustment of accumulated losses							-375.15	-243.15	-9.15
VII	Surplus after adjusting accumulated losses	-28.90	1059.95	-149.07	-2276.82	-2452.12	-2608.59	775.32	839.82	789.52
VIII	Capital Employed	4072.64	4699.92	4583.09	4765.19	5038.32	5284.27	4765.19	5038.32	5284.27
IX	ROCE	537.01	832.37	769.41	528.60	565.26	630.55	1018.86	1145.34	1209.19
X	Net Surplus/Deficit	-680.52	307.96	-882.37	-3039.25	-3258.26	-3454.07	12.89	33.68	-55.96
XI	Net Surplus / Deficit as a % of operating income	-24.69	5.18	-22.21	-183.98	-192.86	-192.03	0.16	0.40	0.66

- (viii) To justify the rate increase ranging between 20% and 156.52%, adjustment of accumulated losses has been resorted to in the cost statement, though no such provision for such adjustment is available in the tariff guidelines of 2005.
- (ix) Additions to the Gross Block (plant and machinery and buildings, sheds and other structures) to the extent of Rs. 738 lacs, 667 lacs and 650 lacs is envisaged during 2010, 2011 and 2012 respectively, if the rate increase is approved.
- (x) A comparative statement showing the Scale of Rates prevalent in nine other CFS functioning in the JNPT area has been furnished.
- (xi) JNPT has stated that the nomination premium has been considered as a pass through subject to SML filing documentary evidence. This expenditure has been shown as other expenses at Rs. 2100 lacs, Rs. 2328 lacs and Rs. 2347 lacs respectively for 2010, 2011 and 2012.

4.1 The tariff proceedings based on the JNPT's proposal was commenced on 5 October 2009. Since it was expected that it would take minimum three months to finalize the case an extension of time for a period of three months from the date of commencement of tariff proceedings i.e. from 5 October 2009 was obtained from the High Court of Bombay vide its Order dated 12 November 2009.

4.2. In accordance with the consultative procedure prescribed, the concerned user organizations and SML were requested vide letters dated 7 October 2009 and 15.10.2009 to offer their comments on the JNPT's proposal by 13 November 2009. Speedy Multimodes Limited, Indian Merchants Chamber (IMC) and the Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA) have furnished their comments. The comments were forwarded to JNPT for remarks. JNPT offered its remarks on the comments of IMC and BCHAA but did not offer its remarks on the comments of SML.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, JNPT was requested to furnish under our letter dated 30 October 2009 the following additional information / clarification by 15 November 2009. The Port furnished its reply vide letter dated 20 November 2009. Some of the relevant information sought and the details received are summarized below:-

Sr.No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by JNPT
1	<p>GENERAL</p> <p>1. As per clause 7.2 of the revised tariff guidelines, where authorization arrangement u/s. 42 (3) of the MPT Act, 1963 is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust after identifying such authorized services coming under the ambit of tariff regulation. In view of this stipulation, although JNPT has forwarded the proposal received from Speedy Multimodes Limited (SML), it is presumed that JNPT fully endorse such position and, therefore, the proposal received under JNPT's letter dated 14 September 2009 will be considered as that of JNPT.</p>	<p>Not addressed by JNPT</p>
	<p>2. JNPT is requested to indicate benchmark levels of productivity and also propose incentive for better performance at the CFS and Buffer Yard and disincentives for performance below benchmark levels. The productivity benchmarks and parameters should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the tariff items.</p>	<p>2. The designed capacity for CFS and Buffer Yard areas are 10000 TEUs per month and 8500 per months at peak level of operations. The same capacity has been incorporated in the tender at clause no.7.2 as minimum guaranteed throughput (MGT). The total capacity of CFS including buffer yard is 18500 TEUs per month.</p> <p>In the tender document certain incentives for performance indicators have been specified.</p> <p>As regards disincentives for performance by indicating the minimum benchmark level in the tender it is clear that any handling below the benchmark level will entail the licensee to pay penalty to the extent of the minimum benchmark to the licensor.</p>
	<p>3. A consolidated statement showing the rates levied by nine CFS service providers in and around JNPT vis-a-vis the rates levied by SML has been received alongwith the proposal. JNPT is requested to confirm the details furnished in the consolidated statement are accurate.</p>	<p>3. We confirm that, the information provided alongwith proposal relating to nine service providers are the tariff rates prevailing in the nearby CFS.</p>
	<p>4. Kindly clarify whether the market response has been ascertained and the concerned trade taken into confidence about the rates proposed and submitted for the approval of this Authority.</p>	<p>4. We have not ascertained the market response of the trade users. However, it is again reiterated that the proposed scale of rates asked for are very competitive and comparable to the tariff rates for similar operations prevailing in the nearby CFS.</p>
	<p>FINANCIAL/COST STATEMENTS</p>	
	<p>Capacity</p> <p>(i) The capital employed figures furnished in Form 4A show that</p>	<p>(i) In the data submitted to TAMP the amounts of Rs.738 lakhs, Rs.667 lakhs and Rs.650 lakhs</p>

	investments of Rs. 738 lacs, Rs. 667 lacs and Rs. 650 lacs will be made during the next three years. However, it is not clear why the capacity calculation does not reflect this position as the assessed capacity of the CFS and BY has been uniformly maintained at 222000 TEUs from the years 2006 to 2011-12, except in 2007 - 08 where it was considered as 2,77,500 TEUs.	refers to the Land and shed repairs and maintenance, required to be undertaken by M/s. SML in terms of the contractual obligations. Therefore, it is not relevant to compare the above capital expenditure to the additions to yard capacity. As regards the period January 2007 to March 2008 was consist of 15 months, hence designed capacity for 15 months 2,77,500 is considered. Whereas, capacity of 222000 is for 12 months.
	(ii) Capacity should be calculated with reference to the designed parameters of the facilities created/to be created in the relevant year and not based on the physical performance expected by the CFS operator. The capacity calculation may be reviewed and furnished justification for each of the parameters assumed while carrying out the capacity calculation.	(ii) The total capacity of the CFS and BY has already been indicated in point no. 2 above.
	(iii) Kindly provide detailed workings of the designed capacity computation.	(iii) The designed capacity for CFS and Buffer Yard areas are 10000 TEUs per-month and 8500 per months at peak level of operations. The same capacity has been incorporated in the tender at clause no.7.2 as minimum guaranteed throughput (MGT). The total capacity of CFS including buffer yard is 18500 TEUs per month.
	(iv) At the existing tariff level, the capacity utilisation has been shown as 41.44%, 42.07% and 44.75 % for the years 2009 - 10, 2010-11 and 2011-12 respectively. Kindly elucidate why capacity utilization cannot be achieved at least to the level of 60% to be eligible for 100% return on capital employed.	(iv) As there are 20 CFS operators operating in the vicinity and who are resorting to passing on nomination premium as a trade practice it is not possible for M/s. SML at the prevailing tariff rates to compete with the other CFS operators and optimize its capacity
	(v) As per Form 4 -A, the investment made in 2006, 2007-08 and 2008 - 09 are at Rs. 16.26 crores, Rs. 3.48 crores and Rs. 10.03 crores respectively. Kindly confirm that the investments so made are reasonable.	(v) It is hereby confirmed that investment made in 2006, 2007-08 and 2008-09 are reasonable as per Tender requirement.
	(vi) Clause 2.9.6 of the revised tariff guidelines stipulates that project/feasibility report relied upon by financial institutions etc will be relied upon for assessment of reasonableness of investments made/proposed for creation of capacity. Please furnish a copy of such project/feasibility report.	(vi) The investments made by the licensee are strictly as per the tender requirements specified and as per agreement.
	Traffic (i) At the existing tariff level, the traffic handled in 2006, 2007 - 08 and 2008 - 09 were 109772 TEUs, 230373 TEUs and 139762 TEUs respectively. The projections for 2009-10, 2010-11 and 2011 - 12 are however kept at 92000	(i) There are 20 CFS owned by both - public and private sector companies. The rates charged by them are substantially higher than the tariff rates currently applicable to M/s. SML. These CFS operators compete in the open market for cargo and containers in a free and fair manner. It

	TEUs, 93400 TEUs and 99340 TEUs respectively. Kindly clarify why the throughput has been kept at a lower level for the three years commencing from 2009 - 10.	appears that the fierce competition between the various CFS operators is being exploited by the shipping lines. M/s. SML which has been a victim of the industry practice of paying a premium to attract business, is now just not able to persuade the large shipping lines to send their containers to our CFS. Besides, the sharp fall in international trade, especially exports has resulted in further erosion in business outlook and prospects. Hence M/s. SML projections for 2010, 2011 and 2012 are therefore are realistic based on the traffic achieved in FY 2009. This matter has been acknowledged in the TAMPs letter no. TAMP/44/2007-SML/558 dated 27 th Feb 2009.
	(ii) The aggregate container traffic at the existing tariff level is estimated at 92000 TEUs, 93400 TEUs and 99340 TEUs for 2009 - 10, 2010-11 and 2011 - 12 respectively. The traffic estimated for the corresponding periods at the proposed tariff level is 1,78,000 TEUs, 189250 TEUs and 190500 TEUs respectively. Kindly explain how the throughput is estimated to go up especially when the tariff is proposed to be increased in the range of 20% and 156 %.	(ii) The tariff proposal has asked for a realistic and reasonable increase in the tariff rates. Even after the proposed increase in rates the rates will much lower than the existing rates in the 20 CFS operating in the vicinity. Also the nomination premium is proposed to be passed on to the users. Hence the assumption made relating to traffic is reasonable.
	(iii) Kindly clarify why empty containers, transshipment containers and coastal containers are not expected to be handled at the Container Freight Station and Buffer Yard as the throughput on such containers has not been estimated for the years under consideration.	iii) A CFS is very different from the Port and Terminal Operations. This was explained to TAMP by M/s. SML. The fact that the formats are appropriate to assess CFS operations was also brought out before TAMP. It is confirmed that M/s. SML do not handle empty containers, transshipment containers and coastal containers. Hence the relevant cells in the Forms have been marked NA, meaning not applicable
	(iv) Kindly furnish the basis of traffic projections with detailed computation of traffic analysis.	(iv) M/s. SML in their proposal have relied upon their experience of declining traffic at JNPT CFS during FY 2009 to project traffic for succeeding years.
	(v) It may be noted that the present exercise in hand is to fix tariff as per clause 7.2 of the guidelines without reference to individual operator. That being so, it may be clarified why the traffic projection of a single operator is to be relied upon. It may be appropriate to fix tariff considering traffic volumes equivalent to optimal assessed capacity of the facility. Consequently income & expenditure estimates may also have to be recast accordingly.	(v) It is clarified that M/s. SML have been entrusted with the Management, maintenance and operation of CFS and BY of JNPT initially for a period of 20 years w.e.f. 01.01.2006. The License period may be extended by another period of 10 years subject to review of performance of the Licensee after the expiry of initial period of 20 years. The capacity of the CFS has been assessed based on the area made available to operator and the minimum guaranteed throughput (MGT) has been fixed for the first five years without reference to any single operator.
	Operating Income	
	(i) At Sr.No.IV of Form-2B, the container/cargo handling income for the years 2006, 2007 -08 and 2008 - 09 has been shown. The break up of income from	(i) Unlike the port terminals, as a CFS M/s. SML would not be handling empty containers, transshipment containers and coastal containers. Hence the relevant cells in the Forms have been

	20 ft/20-40 ft. /above 40 ft. containers under foreign, TP, coastal, loaded, empty, reefer etc. as specified in the format may be furnished.	marked NA, meaning not applicable.																
	(ii) In Form 2 A at Sr. No. II D, the details of ODC and Hazardous containers handled and proposed to be handled have been furnished. However, no corresponding income therefor is shown vide Sr. No. IV d of Form – 2 B.	(ii) Historically, ODC and Hazardous containers form a very small part of the containers handled by the CFS. M/s. SML have not been able to make any precise projections of ODC and Hazardous containers. Therefore, Income for Handling ODC and Hazardous containers is only an estimate based on the past experience and therefore, same have not shown separately.																
	(iii) Kindly specify the nature of income shown at Sr.No. V of Form-2B (i.e. whether the income shown therein pertains to demurrage or cargo storage charges or dwell time charges or a combination of all of them as the case may be.).	(iii) The income consists of the following income Import Cargo Ground Rent Import Container Ground Rent Bonded Cargo Storage Charges Export cargo Storage Charges Buffer Yard Loaded Container Ground Rent																
	(iv) The basis of arriving at the income, both under current Scale of Rates and proposed Scale of Rates may please be furnished in detail.	(iv) The required information is furnished.																
	(v) The existing Scale of Rates sanctioned by TAMP in 1999 does not provide for reefer plugging, monitoring and Pressure Temperature Inspection. In the proposed SOR, the rates for these services have been proposed on a per TEU per shift basis. Kindly justify the rates proposed with cost details. Kindly note that as per clause 5.7.1 of the revised tariff guidelines, charges for power supply and monitoring of reefer units should be levied on a 4-hourly unit. Kindly comply with this guideline.	(v) Though while developing the CFS, JNPT had provided for Reefer Points, Central Warehousing Corporation (CWC), the erstwhile managers of the CFS, did not offer Reefer services. Hence, the existing SOR does not provide for reefer plugging, monitoring and pressure temperature monitoring. While an attempt has been made as far as possible to adhere to the prescribed Cost Sheet Formats and TAMP Guidelines, it is respectfully submitted that the TAMP format have been formulated with a focus on Port Terminals. CFS activities are vastly different from that of the Terminals. JNPT supplies electricity to M/s. SML at a fixed rate. The CFS in the area quote their charges pertaining to Reefer Points, Plugging, Inspection and Monitoring charges on shift basis. Accordingly the tariff has been fixed.																
	(vi) Please furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for Normal, Reefer, Transshipment, Hazardous and Over Dimensional Cargo containers.	(vi) SML does not handle transshipment containers. Normal containers, Reefer Containers, Over Dimension cargo containers and Hazardous cargo containers account for 97%, 1%,1%,and 1% respectively.. The work sheets accompanying the cost sheets give detailed assumptions and workings of the various cost elements.																
	(vii) Kindly state how much additional revenue per year the proposed rate revision is estimated to generate in the next 3 years. Also please furnish a break up of the estimated additional revenue under different activities/sub activities.	(vii) The required data are furnished below. Rs.in crores <table><tr><th>Particulars</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th></tr><tr><td>Handling and Transportation</td><td>45.93</td><td>50.55</td><td>50.08</td></tr><tr><td>Other CFS Income</td><td>13.67</td><td>14.79</td><td>14.74</td></tr><tr><td>Buffer Yard</td><td>2.95</td><td>2.29</td><td>2.29</td></tr></table>	Particulars	2010	2011	2012	Handling and Transportation	45.93	50.55	50.08	Other CFS Income	13.67	14.79	14.74	Buffer Yard	2.95	2.29	2.29
Particulars	2010	2011	2012															
Handling and Transportation	45.93	50.55	50.08															
Other CFS Income	13.67	14.79	14.74															
Buffer Yard	2.95	2.29	2.29															

		Total	62.52	67.63	67.11
	(viii) Please furnish a dwell time analysis and computation of estimated storage income at existing Scale of Rates and at the proposed Scale of Rates.	(viii) Dwell time of containers is dynamic and changes from time to time depending on trade conditions over which the CFS operator has no control. It is very difficult to make accurate assessment of dwell time on a prospective basis. M/s. SML assumptions have been arrived at as per past 3 years experience.			
	Operating cost Operating and direct labour The operating and direct labour cost for 2008 – 09 has been stated as Rs.6.34 crores and the operating and direct labour cost for the succeeding 3 years both at the existing and at the proposed tariff levels have been projected at 6.70 crores, 7.09 crores and Rs. 7.50 crores. The estimated labour cost may be justified with reference to the number of employees, total wage for different categories, labour deployment pattern, manning scale for operation, etc. Also indicate the per TEU employee cost of the CFS and BY.	The Operating and Direct labour cost for 2008-09 justification enclosed as Annexure – 4. For succeeding 3 years the operating and direct labour cost has been increased by 5.8% per TEU Operating and direct labour cost for the year 2008-09 is Rs. 453.68 and for succeeding 3 years will be Rs. 376.88, 375.04 & 394.19 respectively.			
	Maintenance Labour The maintenance labour cost for 2008 - 09 has been stated as 4.16 crores and for the next three years it has been estimated at the existing as well as at the proposed tariff level at Rs. 4.40 crores, Rs. 4.66 crores and Rs. 4.93 crores respectively. Since the number of employees remains the same, JNPT is requested to explain how the expenditure for 2009 – 10 onwards has been projected at a higher level.	The Maintenance labour cost for 2008-09 justification enclosed as Annexure – 5. For succeeding 3 years the Maintenance labour cost has been increased by 5.8% per TEU Maintenance labour cost for the year 2008-09 is Rs. 297.89 and for succeeding 3 years will be Rs. 247.16, 246.25 & 258.82 respectively.			
	Equipment Running Cost (i) The equipment running cost for 2008 -09 has been shown as 8.59 crores. This cost has been projected for the next three years at Rs. 5.98 crores, Rs. 6.43 crores and Rs. 7.23 crores at the existing tariff level. At the proposed tariff level, the projected cost is Rs. 11.58 crores, Rs. 13.03 crores and Rs. 13.58 crores respectively. Kindly elucidate how the equipment cost has been estimated for the next 3 years at the existing tariff level and at the proposed tariff level.	(i) The Equipment Running Cost for 2008-09 has been shown Rs. 8.59 Crores and at the existing tariff the cost has been projected for next three years at Rs. 5.98, Rs. 6.43 and Rs. 7.23 Crores and at the proposed tariff level the cost has been projected for next three years at Rs. 11.58, Rs. 13.03 and Rs. 13.58 crores. Equipment Running Cost has been calculated on pro-rata basis. Equipment running cost is treated as variable expenses and is dependent on the containers handled.			
	(ii) With reference to estimated power cost, please furnish the working indicating the electricity consumption per TEU and unit cost of electricity based on the actuals of the last three years. In Form 3 B where such details have to be furnished, only the consolidated cost as shown in Form 3-A has been furnished. Since the requisite	(ii) In CFS operations, Electricity cost is treated an overhead expense. Electricity is not a direct input in any operation of the CFS, except the plug points for Reefer containers. As explained the Reefer containers received by the CFS are less than 1% of all the containers handled by the CFS. Hence the electricity attributable to Reefer containers is not a materially significant cost.			

	details have not been furnished, JNPT is requested to comply.	
	(iii) With reference to the estimated fuel cost, please furnish the workings indicating fuel consumption per TEU and unit cost of fuel based on the actuals of the last three years. In Form 3 B where such details have to be furnished, only the consolidated cost shown in Form – 3 A has been furnished. JNPT is requested to furnish the requisite details.	(iii) Repositioning of empty containers after de-stuffing is cost upon the CFS operator. While, the CFS operator is under no obligation to do so, it has long been the market practice and as such M/s. SML has to fall in line with other CFS operators – both in the private and public sector – to attract the flow of import containers. The distance of empty yards from M/s. SML CFS ranges between 10-35 KMS. This involves a large consumption of fuel apart from other cost inputs, which cannot be recovered by M/s. SML. Hence, fuel cost per TEU does not give the true picture of the cost.
	(iv) The estimated equipment running cost at the existing tariff level works out to around 15.74 %, 14.16% and 13.89 % respectively of the gross block at the end of the respective years under consideration. Kindly justify the expenditure.	(iv) Equipment running costs have been classified under three groups. 1. Variable costs, 2. Semi-variable costs, and 3. Fixed costs. Variable costs pertain to fuels, consumables, parts and components that require to be replaced once or more in a 12 month period. Semi variable costs pertain to parts, assemblies and sub-assemblies that have a useful life above 12 months. Insurance premium and Road taxes have been classified under Fixed expenses. Other than fuels and fixed expenses like road taxes and insurance pertain to maintenance expenses. In calculating the various heads of running expenses replacement has been assumed to take place as per the norms. Accordingly, only preventive maintenance has been considered for the purposes of estimating running expenses. Warranties come in to play if a part has to be replaced either due to manufacturing defect or accident. In the case of the former the replacement expense would be to the account of the manufacturer or dealer and in the latter case the Insurance company will pick up the bills.
	(v) Please furnish the estimated repairs and maintenance cost for equipment and civil work separately for each of the year.	(v) The data required is very specific to the operations of our CFS. Since, the whole exercise of rate fixation is being undertaken under Chapter 7.2 of the Guidelines, we would presume that TAMP would undertake an industry wise survey before determining our rates. Equipment maintenance cost has been shown as separate expenses under Equipment Running Cost. Maintenance Expenses relating to Civil Work has been capitalized.
	Lease Rental Please confirm that the estimation of lease rentals is as per the rates approved by TAMP for the relevant zone.	The lease rentals have been framed based on the Scale of rates (SOR) prevailing at the time of entering into contract with M/s. SML
	Royalty/Revenue At Sr. No. II (v) of Form 3A, no royalty/revenue share has been shown as	The proposal given to TAMP is inadvertently containing the noting as stated above. The same

<p>an item of expenditure under any of the years since 2006. However Note 3 below Form-3A, states that royalty/revenue share will be allowed as an item of cost for tariff fixation subject to the compliance of clause 2.8.1 of the revised guidelines notified by TAMP. The relevant clause is not applicable for fixation of tariff in terms of clause 7.2. of the guidelines which does not recognize individual operator.</p>	<p>needs to be ignored.</p>
<p>Insurance</p> <p>No insurance cost has been shown in Form 3 A. Kindly confirm that no expenditure on this head is likely to be incurred by any operator who would be managing the JNPT CFS.</p>	<p>Insurance Cost has been shown in overhead expenses and hence not shown separately.</p>
<p>Other expenses</p> <p>Rs.41.92 lacs have been shown as other expenses for 2008 - 09 and it has been increased to Rs. 2100 lacs, Rs. 2328 lacs and Rs. 2347 lacs for the next three years under the proposed tariff level. At the existing tariff level other expenses have not been estimated at all. Kindly explain the components of other expenses. Also kindly furnish the reasons for creation of such expenditure under existing tariff and provision for such an increased level of expenditure under proposed tariff during the ensuing three years. The expenditure projections should be in line with the tariff adjusted for price fluctuations with reference to the current movement of WPI as per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The rate applicable to 2009-10 is 5.8%. Kindly carry out the requisite amendments to the expenditure projections.</p>	<p>These expenses are proposed nomination premium payable to clients for import containers handling.</p>
<p>Reconciliation</p> <p>Alongwith the proposal, the annual accounts of SML for the years 2006 and 2007-08 have been received. The figures appearing in the annual accounts and the figures furnished in the cost statements are at variance. Reconciliation statements in this respect for the two years may please be furnished</p>	<p>The required data is provided in Annexure - 6 & 6A</p>
<p>Depreciation</p> <p>The depreciation provided for 2008 - 09 is Rs. 2.55 crores. The expenditure for the next three years has been estimated at a constant figure of Rs. 2.72 crores per annum under existing tariff. Under proposed tariff the depreciation has been estimated at Rs. 3.17 crores, Rs. 3.67 crores and Rs. 4.17 crores respectively for 2009 - 10, 2010 - 11 and 2011 - 12.</p>	<p>At existing tariff SML would not able to make Capital expenditure. At proposed tariff level M/s. SML would be able to invest in equipment and land and shed development which SML have shown in proposed cost statement and hence depreciation is bound to be different at existing and proposed tariff levels.</p>

	Kindly elaborate why provision for depreciation differs drastically under the existing tariff and under the proposed tariff especially when the capital employed for all the three years remains the same both under existing tariff and under proposed tariff.	
	Overheads (i) The management and administration overheads for 2008- 09 are shown as Rs. 200 lacs. This has been estimated both existing tariff level and at the proposed tariff level at Rs. 211 lacs, Rs.224 lacs and Rs.237 lacs for the next three years. While furnishing the composition of the expenditure considered under this head, kindly elucidate how the management and general overheads has been estimated for the next three years.	(i) The Management and Administration overhead cost for 2008-09 justification enclosed as Annexure – 7. For succeeding 3 years the Management and Administration overhead cost have been increased by 5.8% per TEU Operating and direct labour cost for the year 2008-09 is Rs. 143.35 and for succeeding 3 years will be Rs. 119.08, 118.50 & 124.55 respectively. The management and administration overhead cost taken as percentage of turnover of CFS Business and Other Logistic business
	(ii) The general overheads considered for 2008- 09 is Rs. 219 lacs. This has been estimated both existing tariff level and at the proposed tariff level at Rs. 232 lacs, Rs.245 lacs and Rs.259 lacs for the next three years. Kindly furnish the composition of the expenditure considered under this head.	(ii) The general overheads consist of following expenses : - (a) Insurance Charges (b) Office Expenses (c) Legal and Professional Charges (d) Business Promotion Expenses (e) Rates and Taxes (f) Auditors' Remuneration (g) Electricity charge (h) Water Charges (i) Repair and Maintenance, Fuel, etc for Motor cars & Others. The general overhead cost taken as percentage of turnover of CFS Business and Other Logistic business.
	Capital employed (i) The capital employed vide Sr. No. X of Form – 3A has been reckoned as Rs.40.72 crores, Rs.46.99 crores and RS.45.83 crores for the years 2006, 2007- 2008 and 2008 - 09 respectively. The return on capital employed thereon at 16% has been shown as at Rs.6.51 crores, Rs.7.51 crores and Rs.7.33 crores respectively. The capacity utilisation for 2006, 2007-08 and 2008-09 has been considered at 49.45%, 66.41%, and 62.96% respectively. Under Sr.No. XIII ibid, the ROCE adjusted for capacity utilisation has been shown as Rs. 5.37 crores, Rs.8.32 crores, and RS.7.69 crores respectively for the years 2006 to 2008 -09. The methodology adopted for arriving at the ROCE after adjustment of capacity utilisation may pleased be	(i) The ROCE has been calculated as per clause 2.9.10 of the revised guidelines for tariff fixation. Maximum permissible return has been considered for capacity utilisation of 60% & above. Pro rata reduction in ROCE has been made in case the utilisation factor is below 60%.

	<p>explained. We are unable to comprehend how a provision for not reaching the full capacity utilisation, the return on capital employed would go up for the years 2009-08 and 2008-09.</p>	
	<p>(i) For the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12, the capacity utilization has been considered as 41.44 %, 42.07% and 44.75% respectively under existing tariff. Under proposed tariff, this has been considered as 80.18 %, 85.20 % and 85.81 % for the corresponding three years. The methodology adopted in arriving at the ROCE is not understood. Under existing tariff, the adjusted ROCE for the three years have been shown at a lower level compared to the yearly maximum permissible ROCE. Under the proposed tariff calculations, however, the ROCE has been increased from Rs. 7.62 crores to Rs. 10.18 crores, from Rs. 8.06 crores to Rs. 11.45 crores and from 8.45 crores to Rs. 12.99 crores for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 respectively. Kindly note that there is no provision in the revised tariff guidelines to arrive at the ROCE in this manner. Reference in this connection is invited to clause 2.9.10 of the revised tariff guidelines.</p>	<p>(ii) The ROCE has been calculated as per clause 2.9.10 of the revised guidelines for tariff fixation. Maximum permissible return has been considered for capacity utilisation of 60% & above. Pro rata reduction in ROCE has been made in case the utilisation factor is below 60%.</p> <p>Under the proposed tariff calculation alongwith maximum permissible ROCE the licensee also considered additions to fixed assets Rs. 7.38 Crs., Rs. 6.67 Crs. & Rs. 6.50 Crs. For the year ending March 2010, 2011 & 2012 respectively. However under existing tariff calculation no additions to gross block have been considered besides adjusting the ROCE factor</p>
	<p>(iii) In Form 3 A under columns proposed tariff, Rs. 375 lacs, Rs. 243 lacs and Rs. 9 lacs have been shown as adjustment of accumulated losses for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 respectively. In the existing cost plus return on capital employed approach, there is no provision for adjustment of accumulated losses while deriving the tariff to be approved.</p>	<p>(iii) The projections have been made keeping in mind the 2.13 of the revised tariff guidelines which mentions as follows : <i>"If performance variation of more than (+) or (-) 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/loss already accrued will be set off while revising the tariff."</i></p>
	<p>(iv) Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and work in progress and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the net block.</p>	<p>(iv) In the data provided to TAMP, M/s. SML have included only those assets in Net Block, which have been fully commissioned and in use.</p>
	<p>(v) Kindly confirm that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>(v) In the data provided by M/s. SML to TAMP, Depreciation has been provided at rates prescribed in the Schedule XIV of the Companies Act 1956, as per clause no 2.7.1 of the revised tariff guidelines</p>

	(vi) While arriving at the working capital, certain amounts have been shown as allowable sundry debtors, allowable inventory, allowable cash balance and current liabilities. How these amounts have been arrived at may please be detailed with documentary evidence. For arriving at the working capital, clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines may be borne in mind.	(vi) The sundry debtors, inventory, cash balance have been projected based on previous trend for the year 2006, 2007-08 & 2008-09. The projection is well within the limit prescribed under clause no. 2.9.9 of the revised tariff guidelines.
	(vii) With reference to the estimated expenditure on fixed assets, please furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently may be furnished.	(vii) The documentary evidence of the assets purchased will be provided as and when the same will be procured.
	(viii) Reduction in unit operating costs, if any, additional traffic projected or improvement in operational efficiency on account of proposed additions to the gross block of fixed assets may be indicated	(viii) The operating cost per TEU is showing decreasing trend.
	<u>SCALE OF RATES</u> 1. The Scale of Rates to be approved by this Authority will be a document implementable by the terminal operator. The draft Scale of Rates received alongwith the proposal does not contain the definitions for various terms used in the draft Scale of Rates. Kindly do the needful in this respect.	1. Revised Draft Scale of Rates provided
	2. Kindly incorporate in the proposed SOR under a chapter, titled 'General terms and conditions', the standard provisions contained in clauses, (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (Hi) 2.16.1 to 2.16.3, (iv) 2.18.1 to 2.18.4, (v) 4.5 and (vi) 5.8.1 to 5.8.2 of the revised tariff guidelines.	2. Complied with
	3. In the proposed Scale of Rates an increase in the range of 20% to 156% over the existing tariff sanctioned by the Authority in 1999 has been considered. The additional services and facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out.	3. The cost of operations have risen manifold in the last 10 years. The proposed rates asked for are a realistic reflection of the cost increases in the last 10 years. Also as M/s. SML are service providers there is always scope for further improvement in the existing services provided based on the customer needs.
	4. The Scale of Rates presently in vogue, sanctioned by TAMP in 1999, does not provide for the services mentioned below: Survey charges	<u>4. Survey charges, Pre-repair damage survey, Post-repair damage survey :</u> i. Conducting survey of the container at the time of receipt/dispatch from/to terminals by appointing registered surveyors.

584 9-7/10-6

	<p>Pre-repair damage survey Pos-repair damage survey Container scanning charges Container weighment charges Bond Insurance charges Bonded cargo storage charges. Kindly elucidate the nature of services being provided in lieu of the tariff items mentioned above and justify the rates proposed with cost details. In this regard, it may also be clarified whether such services are being provided under the present dispensation and if so, the tariff arrangement therefor.</p>	<p>ii. Conducting survey of the damaged containers before and after repair by registers surveyors.</p> <p><u>Container scanning charges</u></p> <p>Transportation of the container to the mobile scanner located at CWC Distripark (as per customs instructions) situated 8 KM from the CFS.</p> <p><u>Container weighment charges</u></p> <p>Lift on the import container on the CFS trailer, transporting to the weigh bridge and Weighment of container.</p> <p><u>Bond Insurance charges</u></p> <p>Insurance premium for the cargo stored in the Public Bonded Warehouse for value and duty.</p> <p><u>Bonded cargo storage charges</u></p> <p>Storage charges for the storage of import cargo in the public bonded warehouse located in the CFS.</p>
	<p>5. A general conditionality should be incorporated in the SOR to specify that users shall not be required to pay for any delay caused by reasons directly attributable to SMPL.</p>	<p>Complied with</p>

6.1. A joint hearing in this case was held on 27 November 2009 in the office of this Authority. The JNPT, SML and the concerned users organizations made their submissions thereat.

6.2. At the joint hearing, JNPT was requested to furnish a detailed note with facts and figures on the capacity of the CFS and Buffer Yard, the minimum guaranteed throughput requirements and the capacity utilization in the past and projections for the future. This additional information was seen to be required as the Port claimed the designed capacity of CFS and Buffer Yard at 18500 TEUs per month without furnishing any analysis to show how the capacity was determined. The Port was also requested to examine the capital expenditure incurred and proposed to be incurred at CFS / Buffer Yard and to certify the necessity and reasonableness of such expenditure. JNPT under letter dated 4 December 2009 reported the assessed capacity of the CFS as 222000 TEUs per annum (i.e. 18500 TEU per month) without furnishing any calculations. It further furnished the year wise minimum guaranteed throughput to be achieved by the operator and the containers handled during 2006 – 07 to 2008 – 09 and proposed to be handled during 2009 – 10 to 2011 – 12. JNPT also furnished a statement showing the equipment deployed by the operator at the CFS. JNPT again furnished estimated capital expenditure proposed to be incurred during the ensuing three years as originally reported in its proposal but has maintained silence on the necessity and reasonableness of proposed capital additions.

6.3. SML vide letter dated 3 December 2009 complained to this Authority that the representatives of BCHAA and COSIA who expressed their views at the joint hearing have other interests which places them in a position of conflict. SML alleged that these representatives are Promoters and Directors of one Container Freight Station at the JNP area. According to SML, these representatives were opposing increase in tariff just to kill competition of JNP-CFS. Both the BCHAA and COSIA were furnished with copies of SML's letter dated 3 December 2009 with a request to confirm whether the points made by their members represented the collective view of

BCHAA / COSIA. Both BCHAA and COSIA confirmed in writing that the views expressed by their representatives are the collective views of the respective Associations.

6.4. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. Analysis of the cost statements submitted by JNPT reveals the following:-

- (i).(a) The assessed capacity of the Container Freight Station (CFS) including the Buffer Yard (BY) is reported to be 2, 22,000 TEUs per year. SML has handled at the CFS 109772 TEUs, 230373 TEUs and 139762 TEUs respectively during 2006, during fifteen months ended 31 March 2008 and during 2008 - 09. For the years 2009 - 10, 2010 - 11 and 2011 - 12, JNPT has projected a throughput of 92000, 93400 and 99340 TEUs at the CFS at the existing tariff. At the proposed tariff, it has projected a throughput of 178000 TEUs, 189250 TEUs and 190500 TEUs. SML has guaranteed to JNPT a minimum throughput of 187500 TEUs, 189250 TEUs and 190500 TEUs for the ensuing three years. JNPT has justified the estimates on the ground that the rates charged at other CFSs are substantially higher than the tariff rates currently applicable to SML and the fierce competition between the various CFS operators is being exploited by the shipping lines. JNPT has further added that SML which has been a victim of the industry practice of paying a premium to attract business is now just not able to persuade the large shipping lines to send their containers to JNPT-CFS. Besides, the sharp fall in international trade, especially exports has resulted in further erosion in business outlook and prospects.
- (b) As SML has handled 139762 TEUs during 2008 - 09 at a monthly average of 11647 TEUs, the projection for 2009-10 could be a minimum of 139762 TEUs. As against this figure, the traffic projected for 2008 - 09 is 92000 TEUs. When the operator could achieve during 2007-08 (15 months) and 2008-09 (12 months), 230373 TEUs and 139762 TEUs respectively without the payment of any nomination premium, JNPTs projections of the throughput for the next three years appear to be an underestimation. It also appears that JNPT has not done any independent traffic analysis but relied completely on the projections of SML.
- (ii).(a). The operating income for 2006 is reported to be Rs. 2756 lacs consisting of 1783 lacs from container handling and Rs. 973 lacs from storage charges. The fifteen months income for the year ended March 2008 has been 5943 lacs - 3354 lacs from container handling and 2589 lacs from storage. JNPT has projected the operating income of Rs.3974 lacs, Rs. 1651 lacs, Rs. 1689 lacs and 1798 lacs respectively for the years 2008 - 09, 2009 - 10, 2010 -11, 2011 - 12. Since the throughput appears to have been underestimated for the ensuing three years, the income estimates are also unrealistic.
- (b) The Port was requested to furnish in detail the basis of arriving at the estimated income, both under current Scale of Rates and proposed Scale of Rates. The Port has in response furnished only the break-up of the estimated revenue under major categories but did not explain with working how the revenue under each head was calculated i.e. with reference to the volume of traffic availing each service and the unit rate therefor.
- (c) Port was requested to furnish a dwell time analysis and computation of estimated storage income at existing Scale of Rates and at the proposed Scale of Rates. The Port has casually remarked that dwell time of containers is dynamic and changes from time to time depending on trade conditions over which the CFS operator has no control and hence it is difficult to make accurate assessment of dwell time on a prospective basis. In the absence of a dwell time analysis, the storage income estimated by JNPT is arbitrary and, therefore, cannot be relied upon. It is to be noted that 43.56 % of the operating income for the year 2007 -

08 i.e. Rs. 25.89 crores was realized from storage income. The estimated storage income for the years 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12 are Rs. 2.08 crores, Rs. 2.14 crores and Rs. 2.32 crores. Besides the possible underestimation of revenue on this account for the future period, it is also clear that a major portion of the revenue estimate on account of storage income for the future has been drawn up without any analysis.

- (iii). As the annual accounts for the year 2008 -09 is not made available, the expenditure considered under operating and direct labour, maintenance labour, management and general administration and general overheads could not be verified. In all these heads, the expenditure reported for 2008 – 09 is more than the permissible level of cost escalation of 5.8% over 2007 – 08. Further, the trend in traffic and expenditure for the future could not be assessed with any degree of certainty. Since the figures for 2008 – 09 appear to have been extrapolated for constructing future estimates, the chances of over estimation of these costs for the years 2009 – 10 to 2011 -12 cannot be ruled out and in any case the basis of the future estimate cannot be established. It has to be recognized that the year 2008 – 09 was abnormal due to the economic slowdown. Even if the position reported by JNPT, without supporting accounts, is presumed to be correct, it cannot form the basis for estimating future activities as it will tantamount to perpetuating the impact of the economic slowdown which happened in 2008-09.
- (iv). (a) The equipment running cost for 2006, 2007-08 (15 months) and 2008 - 09 is Rs. 441 lacs, Rs. 1033 lacs and Rs. 859 lacs respectively. This cost has been projected at Rs. 598 lacs, Rs. 643 lacs and Rs. 723 lacs respectively for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 probably due to projection of lower throughput.
- (b) The Port was requested to furnish the estimated repairs and maintenance cost for equipment and civil structures separately for each of the years. Instead of furnishing the details, the Port replied that since the data required is very specific to the operations of their CFS and the whole exercise of rate fixation is being undertaken under Chapter 7.2 of the Guidelines, TAMP should undertake an industry wise survey before determining their rates. When the entire cost statement has been submitted by JNPT with reference to operation of its CFS, the Port's reluctance to furnish the basis and calculations of repairs and maintenance cost for equipment and civil work at its CFS is not understood.
- (v) JNPT has forwarded the audited annual accounts of Speedy Multimodes for the year ended 31 December 2006 and for the 15 months period ended on 31 March 2008. The annual accounts and balance sheet for the year ended 31 March 2008 pertain to Speedy Multimodes Limited and one of its subsidiary company, Kajiva Construction Company Pvt. Ltd. In the Director's report, it has also been mentioned that SML has acquired 100% stake of three companies viz. Oceanglobe Container Services Pvt. Ltd (carrying out repair, refurbishment of dry van containers and cleaning, testing and repairing of ISO tank containers) (ii) Smithocean Reefer Containers Services Pvt. Ltd. (carrying out repairing and maintenance of refrigerator containers) and Total carriers Pvt. Ltd. (carrying out transportation of ODC and heavy lifts). As the figures appearing in the annual accounts and the figures furnished in the cost statements are at variance, JNPT was requested to furnish the requisite reconciliation statements. In the reconciliation statement furnished by JNPT, hire charges, lease rentals, water charges and management and administrative costs have been fully accounted for under JNPT's CFS operation. In all probability the land and other infrastructure facilities under the control of SML might also have been put to use for carrying out container repairs, cleaning etc by its subsidiary companies. If so, the lease rental, hire charges, water charges and management and administration costs may have to be apportioned amongst all the units making use of the facility to depict a true cost position. To sum up, the accuracy of the expenditure allocated to the running of the JNPT-CFS cannot be straight away relied upon for the rate analysis.

- (vi) For the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12, JNPT has considered in the cost statement under the proposed tariff, adjustment of accumulated losses to the tune of 375 lakhs, 243 lakhs and 9 lakhs respectively. When it was pointed out to the Port that in the existing cost plus return on capital employed approach, there is no provision for such adjustments while deriving the tariff to be approved, the Port replied that the projections have been made keeping in mind clause 2.13 of the revised tariff guidelines which mentions that "if performance variation of more than (+) or (-) 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/loss already accrued will be set off while revising the tariff." It has to be pointed out that JNPT has quoted clause 2.13 *ibid* partially as the said clause reads as under:-

"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than (+) or (-) 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/loss already accrued will be set off while revising the tariff."

Clause 2.13 of the revised tariff guidelines are relevant where the tariff is fixed on a cost plus return on capital employed approach. Since the tariff fixed for the JNPT CFS in 1999 is not based on cost estimates and definitely not based on the cost of operations of SML, invoking Clause 2.13 of the revised tariff guidelines by JNPT in this case is not in order. As explained earlier, the account of SML are aggregation of some other business ventures carried on besides the JNPT CFS operation. Notwithstanding this position, a cursory look at the annual accounts of the company shows dividend of 10% for the year ended on 31 December 2006 and 50% for the 15 month period ended 31 March 2008 was declared by the company.

- (vii) JNPT has considered the capital employed at Rs. 4072 lacs, Rs. 4699 lacs and Rs. 4583 lacs respectively for the years 2006, 2007-08 (15 months) and 2008-09. The capital employed includes the element of working capital referred to in para (ix) below which has to be excluded from the capital employed for the reasons elaborated therein. As per clause 2.9.3. of the revised tariff guidelines, the capital employed comprises net fixed assets (gross block minus depreciation minus works in progress) plus working capital. As per the details furnished by JNPT, the gross block minus depreciation as on 31 March 2009 is Rs. 3117 lakhs. This includes capital addition of Rs. 1003 lacs during 2008-09, the accuracy of which could not be verified in the absence of the audited annual accounts for that year. During 2009-10, 2010-11 and 2011-12 towards procurement of plant and machinery and towards shed development, JNPT has stated that SML would expend Rs. 738 lakhs, Rs. 667 lacs and Rs. 650 lacs respectively, provided the rate increase proposed is granted. JNPT was requested to show documentary proof on the progress of the work to enable us to consider the proposed capital expenditure. The Port has replied that documentary evidence will be produced as and when the assets will be purchased. Even for the current year of 2009-10, the Port could not produce any documentary evidence showing the progress of the estimated capital work amounting to Rs. 7.38 crores. Since no convincing proof has been submitted and the revised tariff guidelines stipulate that only those assets that are likely to be commissioned and the assets which are likely to be completed during the year only should be taken into account, justification for the proposed capital expenditure of Rs. 738 lakhs, Rs. 667 lakhs and Rs. 650 lakhs is not established.
- (viii) For arriving at the capital employed, JNPT has considered Rs. 1465 lakhs, Rs. 1227 lakhs, Rs. 1201 lakhs and Rs. 1214 lakhs as working capital for the years 2008-09, 2009-10, 2010-11, 2011-12 respectively. Under current assets, JNPT has considered (i) Rs. 306 lakhs, Rs. 610 lakhs, Rs. 652 lacs and 657 lacs as sundry debtors (ii) Rs. 319 lakhs, 335 lakhs and 352 and 370 lakhs as inventory and (iii) Rs. 1461 lakhs, Rs. 1520 lakhs, Rs. 1520 lakhs, and 1520 lakhs as

allowable cash balances for the four years referred to above. As per clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines, the limit on sundry debtors balance is 2 months estate income and railway terminal charges payable by Indian Railways. SML has neither estate income nor any terminal charges to be received from Indian Railways. The revised tariff guidelines permit cash balance as an admissible item of current assets with a limit of one month's expenses. This amount works out to Rs. 638 lakhs, Rs. 675 lakhs and Rs. 717 lakhs respectively for the years 2009 - 10, 2010-11 and 2011 -12. Considering the cash balances and the inventory components, the current assets for 2009-10, 2010-11 and 2011 -12 work out to Rs. 973 lakhs, 1027 lakhs and Rs. 1087 lakhs respectively. Still, the working capital for these years results in a negative figure as the cost statement for 2009-10, 2010-11 and 2011 -12 reveals the current liability at Rs. 1238 lakhs, RS.1324 lakhs and Rs. 1330 lakhs respectively. In short, JNPT has overestimated the capital employed for the next three years through wrong estimation of working capital.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:-

- i) The opinion rendered by the then Additional Solicitor General clarifies beyond doubt the statutory jurisdiction of the Authority to fix the rate leviable by JNPT CFS/Buffer Yard. According to him, since the work being undertaken by SML in the CFS and BY areas falls within the Port area and the agreement between JNPT and SML is directly related to section 42 of the MPT Act, SML is governed by Section 48 of the Act and this Authority has the mandate to fix tariff under the provisions contained in Section 42 and Section 48 of the MPT Act, 1963. The tariff order of 2007 was passed based on the proposal of SML, due to mis-representation before the Authority about the status of SML and certain faulty clauses in the License Agreement signed between JNPT and SML, requiring SML to approach this Authority directly for fixing the rate, which gave an impression that the privatization arrangement adopted by the JNPT was BOT in nature. Based on the clarification furnished by the JNPT at the joint hearing held on 18 February 2009, it had already been decided to consider the tariff fixation case for the services rendered by the JNPT CFS/Buffer Yard in terms of clause 7.2 of the Guidelines, 2005 based on the proposal of the landlord Port Trust.
- ii) The initial tariff Order of 1999 was not cost based, but relied upon the rates prevailing at some of the neighboring CFSs, as that order was passed before any contract for management of CFS was awarded by JNPT. Since the rates prescribed did not correspond to the working of JNPT CFS, no cost breakup of the existing tariff was available for comparison.
- (iii) Clause 2.4.1 of the Guidelines prescribes cost plus return on capital approach. It also advocates for making attempts to evolve normative cost of each component of Port operation. No such norms are developed for CFS operation. Even the upfront tariff Guidelines of 2008, which in any case would not apply to the case in hand, also contains no specific standards for CFS operation. However, Clause 7.2 of the Tariff Guidelines does not specify any particular tariff fixing methodology but only talks about the procedural aspect of filing tariff proposal and fixing tariff irrespective of the operator. Since Clause 7.2 is only a part of the entire guidelines, there is no bar in applying the cost plus regime of tariff fixation for determining the tariff in those cases which are covered by clause 7.2 of the Guidelines. The legal opinion of the then ASG, relevant portion of which is reproduced below, so supports this approach.

"Tariff Guidelines dated 31 March 2005 will apply to the operations of Speedy. In my view, having regard to 31st March 2005 guidelines, there can be no doubt that the Authority can import cost plus basis as a valid principle to fix tariffs while exercising its powers under the statute. In view of the fact that CFS as well as Buffer Yard operations are integral operations performed by the Board under Section 48 of the Act, they must be viewed as primary services for which tariff can be fixed by the Authority under Section 48 read with Section 42 of the Act"

- (iv) The objection of SML to fixing tariff based on cost plus method, on the ground that Clause 7.2 of the Guidelines requires tariff to be set without reference to Operator is found to be misplaced. The guidelines envisage simultaneous operation of different authorised service providers in the same Port, offering similar services and therefore, require a common tariff to be fixed for the services without reference to any individual service provider. In the case of JNPT, no CFS operator other than SML is providing CFS services under a license granted by the Port Trust. In such a situation, it might not be reasonable to consider admissible cost of operating the only CFS under the JNPT. Fixing tariff by considering the unregulated tariff prevailing elsewhere, without subjecting them to the test of reasonableness and analysis of the cost of providing services thereat was not at all envisaged by the tariff guidelines, which are policy directions of the Government having binding effect on this Authority.
- (v) Though this Authority is inclined to follow the cost plus approach as required by the tariff guidelines for fixing the tariff as proposed by the JNPT, the soundness of the proposal was not established beyond doubt. The JNPT has not carried out any independent analysis or scrutiny; but has simply forwarded the financials and proposals of SML to this Authority. When asked to comment on the objection of SML to fix tariff with reference to its cost, the Port remained silent. When pointedly asked whether it endorsed the financials of SML forwarded with its proposal, the Port did not offer any comments.
- (vi) The JNPT had reportedly relied upon the books of SML. The annual accounts of SML is an aggregation of the effects and realisation results of many of its business operations, one of which is managing the JNPT CFS and buffer yard. Though the accounts were reportedly segregated, the question of allocation of common costs between different business ventures in a diligent and reasonable manner remains unanswered for reasons explained in para 7 (v) above.
- (vii) This Authority at the joint hearing held on 18 February 2009, suggested that the expenses on nomination premium could be recognised as an item of cost, only if SML proved the legitimate trade practice and produced accounts. In the subsequent joint hearing held on 27 November 2009, many user organizations, particularly BCHAA, had questioned this payment, terming it as a kick-back to the Shipping Lines. Nomination premium is purportedly a payment made by the CFS Operator to the Shipping Lines for promoting their business and not related to any specific services rendered to the Importer or Exporter, who in fact, pay the necessary CFS charges. The Shipping Lines benefit out of selectively providing specific business opportunity to CFS operators of their choice in return of the favour of nomination premium. The mandate of this Authority does not extend to regulate the charges levied by the Shipping Lines. Nevertheless, this Authority is not inclined at all to recognise the unfair trade practice adopted in the form of payment of nomination premium to CFS Operators. The Government should examine this issue closely and take necessary remedial measures to protect the interest of Indian Importers and Exporters. From the replies furnished by JNPT to our

queries, it appears that the prevalence of nomination premium is well within the knowledge of JNPT. JNPT has a responsible statutory body should also move the Government to put in place the required system and procedure which will stop the unfair and non transparent transactions like nomination premium on CFS.

Akin to nomination premium is the cost of transportation of empty containers after destuffing at the CFS. It appears that the Shipping Lines expect the favoured CFS to carry out the repositioning of containers at their cost, while the Lines recover charges therefor from the consignees under some other fees recoverable by them. If this cost is included as a part of the CFS charges, then the consignee would pay twice for the same services with an undue benefit accruing to the Shipping Lines. This Authority is therefore, not inclined to recognise such incidents of expenses arising from unfair trade practice.

- (viii) Defying common understanding and logic, the JNPT's proposal envisages a very high volume growth, if the existing rates are increased in the range of 20% to 156%. This only lends credence to the assumption of unfair trade practice in the form of nomination premium and cost of empty container transportation, the burden of which are sought to be shifted from the CFS Operator to the user, in lieu of the favour meted out to the CFS operator by the shipping lines, and in order to contribute to the undue financial gain reaped by the shipping lines.
- (ix) Associated with these issues was the allegation made by BCHAA about Shipping Lines charging more than the regulated tariff for regulated services. This Authority does not have the statutory mandate to regulate the package of charges levied under the THC or CDC nor is it empowered to enforce its own Order. Based on the complaints received in this proceedings, this Authority will refer the alleged unfair trade practices to the Government for taking necessary steps.
- (x) SML has pointed out to clause 2.8.1. of the Guidelines regulating the pass through of royalty and argued that it would be applicable in BOT cases; and, SML is not a BOT operator. Clause 2.8.1. of the tariff guidelines refers specifically to BOT cases finalized before 29 July 2003 for the purpose of allowing partial pass through and SML will not qualify for this benefit. The said clause completely negates pass through of royalty in other cases and the terminology used therein 'private operator; which is generic and covers all operators including those covered by clause 7.2.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the request of SML to fix tariff for JNPT CFS solely based on the tariff prevailing at other CFS, as acceptance of such unregulated tariff besides contravening the tariff guidelines, could be seen as an incidental approval of this Authority to the alleged unfair trade practices widely prevalent in the CFS operation. At the same time, this Authority is also not in a position to proceed with the cost analysis furnished by the JNPT in view of the various gaps contained in the proposal, particularly highlighted in para 7 above, since the JNPT has not done any independent assessment of the cost of providing different services at its CFS; but has only endorsed the cost position reported by SML without any verification. Though the tariff of other CFSs may not be a benchmark, it would not be unreasonable to test the reasonableness of different operating and capital costs incurred at the JNPT CFS with reference to the legitimate expenses incurred at the other CFSs. The JNPT should conduct such an analysis and file a well analysed proposal which will be taken up for disposal by this Authority. In the result, this Authority has no other option at this juncture but to remit the proposal back to the JNPT with an advice to formulate a well analysed proposal with an independent assessment of the position for prescribing ceiling rates for the CFS/buffer yard services at JNPT for consideration of this Authority at the earliest.

10. This Authority notes that the Hon'ble High Court has kindly granted time till 5 January 2010 for disposal of the case. Though the case is decided within the stipulated time, notification of a formal order in the Gazette will require some more time in order to comply with certain inevitable procedural formalities. The Hon'ble High Court of Bombay will be requested to condone such delay, as it is not due to any casualness on part of this Authority to adhere to the direction given by the Hon'ble Court but due to certain procedural requirements.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/09-Exty]